LA ORGANIZACION Y LAS LUCHAS DE LOS OBREROS FERROVIARIOS

A fines de mayo de 1887 se distribuyó entre los maquinistas y foguistas de los ferrocarriles una circular, fechada el 20 de ese mes y año, que estaba redactada en los términos siguientes:

SOCIEDAD "FRATERNIDAD" DE MAQUINISTAS Y FOGUISTAS

Los que firman la presente en el día de la fecha reunidos en Asamblea han dispuesto lo siguiente: Nombrar la Comisión Directiva para llevar a cabo los primeros trabajos de la Sociedad de Maquinistas de Locomoción, resultando electos los siguientes señores:

Para presidente: Don Aurelio Arévalo.
Para secretario: Don José Linares.
Para tesorero: Don Serafín Rosendo.
Para vocales*: Don Vicen Bóo; don Juan Bianchi; don José Ratti; don José Molinari, y don Antonio Arévalo.*
Para vocal por Pergamino: Don Carlos Terrible.
Para vocal por Mercedes: Don Vicente Pérez.
Para vocal por Témperley: Don Abelardo Harbin.
Para vocal por Merlo: Don Ignacio Bertoloni.
Para vocal por Tolosa: Don Miguel Carballo.

Y para que esto conste van a continuación las firmas de los presentes maquinistas: Presidente, Aurelio Arévalo; secretario, José Linares; tesorero, Serafín Rosendo; vocales: Antonio Arévalo, Juan Bianchi, Abelardo Harbin, José Molinari; Juan Pascual; Inocencio Benítez; Luis Raffaene; Saturnino Isarriaga; Victorino Rodríguez; Manuel Martínez.

NOTA: *El mismo día, en presencia de dichos señores, se resolvió lo siguiente: Que los foguistas podrían formar parte de la Sociedad, pagando sólo la mitad del ingreso e igual mensualidad que los maquinistas, pero sí obligándose a pagar la otra mitad una vez nombrados maquinistas. Los maquinistas y foguistas que deseen formar parte de esta asociación lo harán en la forma siguiente: los de los depósitos dirigiéndose al vocal encargado, el cual les dará el recibo correspondiente, indicando nombre, nacionalidad y depósito a que pertenezca, los de la Capital dirigiéndose al tesorero. Tanto en los depósitos como en la Capital los recibos deben llevar la firmas del presidente, secretario y tesorero, sin las cuales no serán válidos. Por el momento sólo se cobrarán dos pesos moneda nacional para gastos de imprenta y demás que se originen en la Sociedad.*

JOSÉ LINARES,
Secretario.

Dos años después, en marzo de 1889, por decreto que firman Juárez Celman y W. Pacheco, concediósele personería jurídica a "La Fraternidad" y se aprobaron sus estatutos. Estos estatutos establecían que la sociedad tenía como propósitos:

- a) *Propender al mejoramiento de las condiciones de vida y trabajo de todos los maquinistas y foguistas de la República.*
- b) *Adelantar los conocimientos técnicos y prácticos necesarios a las personas de este gremio.*
- c) *Propender a la unión entre los socios y a que éstos se ayuden y sostengan recíprocamente en todos aquellos propósitos lícitos que en nada contradigan a los estatutos y reglamentos aprobados de las diferentes líneas ferreas del país.*
- d) *Socorrer a los socios enfermos, a los que quedaren inválidos por accidentes ocurridos en el ejercicio de su profesión y acordar socorros pecuniarios a la esposa e hijos del socio que falleciere, ampliando las bases del socorro a medida que lo permitan los fondos de la Sociedad.*
- c) *Fomentar los hábitos de trabajo y economía, a cuyo efecto podrán crearse cajas de ahorro, academias de instrucción o tomar aquellas disposiciones que coadyuven a este fin.*

Esta declaración de propósitos estaba contenida en el artículo 1º. En el artículo 2 establecíase que:

Quedan completamente excluídas de los fines de la Asociación las cuestiones políticas o religiosas, como también la extensión de la sociedad fuera de los límites de la República o la alianza de otras sociedades análogas del extranjero.

Habrá tres clases de socios — establecía otro artículo —, *a saber: fundadores, activos y honorarios.* Socios fundadores eran los que habían ingresado a la sociedad *hasta* la aprobación de los estatutos; para ser admitido como socio activo se requería *ser empleado como maquinista o foguista de locomotoras en alguna empresa de la República o presentar los correspondientes certificados que acrediten su profesión de tal, dentro o fuera del país, y no haber sufrido pena aflictiva o infamante.*

Entre otras, eran causa de exclusión de los socios: introducir *desórdenes o tendencias subversivas al orden o prosperidad de la sociedad,* y dar lugar en servicio *a castigos degradantes para el gremio o que cometieran alguna falta grave a juicio de la Comisión Directiva.*

La votación para aceptar o rechazar un socio se hacía por medio de bolillas: bolillas blancas y negras. Dos negras importaban el rechazo del solicitante.

La Comisión Directiva estaba representada en cada línea férrea por una junta de tres miembros que llevaba el nombre de Comisión Ejecutiva. Las comisiones ejecutivas eran nombradas directamente por la Comisión Directiva y se renovaban anualmente, pudiendo sus miembros ser reelectos.

El presidente — decía el artículo 28 —, *como jefe supremo de la Sociedad, es el representante de ella, y sus disposiciones deben ser acatadas siempre que no se salgan de los límites que marca el estatuto.*

Semejanzas y diferencias de "La Fraternidad" con los organismos obreros de su época.

Es "La Fraternidad" el primer organismo gremial constituído por obreros ferroviarios. Es también una de las primeras organizaciones obreras que se constituyeron en el país. En esa época, poco más o menos, se fundaron la Sociedad Internacional de Carpinteros, Ebanistas y Anexos, y la Sociedad de Panaderos. A ninguna de ellas, sin embargo, se asemeja "La Fraternidad". Tanto una como otras de esas dos sociedades tenían como punto de partida los principios revolucionarios del movimiento obrero posterior a la Internacional. "La Fraternidad", en cambio, ignoraba esos principios y su campo de acción se reducía al propio gremio. Salvo algunas diferencias, que son más bien de detalle, las bases que sirvieron para redactar el primer estatuto de "La Fraternidad" son las mismas sobre que se asentó treinta años antes, en 1857, la Sociedad Tipográfica Bonaerense. Esto se observa comparando las declaraciones de propósitos de ambas. Según su primitivo estatuto, la Tipográfica se proponía:

1º *Propender al adelanto del arte tipográfico.*
2º *Prestar socorros a los miembros que se enfermaren o imposibilitaren para el trabajo.*
3º *Proteger a los miembros que necesitasen auxilio* POR ALGÚN MOTIVO JUSTO.
4º *Socorrer a la familia del socio que falleciere, si ésta lo solicitare.*
5º *Aumentar por todos los medios a su alcance la Caja de ahorros.*

En 1868, año en que la Tipográfica modificó por primera vez su estatuto, esclareció con mayor precisión sus propósitos. En el estatuto modificado declaraba que eran, entre otros:

Someter a régimen y señalar las bases bajo las cuales se admitirán los aprendices en el arte de Gutemberg.

Conseguir que los operarios sean siempre remunerados en proporción a sus aptitudes y conocimientos artísticos, de modo que les garanta su subsistencia.

Un año antes que "La Fraternidad", en 1888, obtuvo personería jurídica la Tipográfica, para lo cual modificó su estatuto de nuevo; pero su orientación no cambió. Por el contrario, parece como si la hubiese afirmado estableciendo sanciones contra los que conspirasen contra las condiciones de trabajo del gremio: *Quedará excluído de la Sociedad y sin derecho a reclamo... el que aconseje o proponga a los industriales rebaja de salarios o sueldos.* Y aludiendo, seguramente, a los cultores apasionados del trabajo a destajo, sistema muy generalizado en aquella época en el gremio gráfico, advertía que: *El que trabajara más de lo que su salud le permita, a juicio del Consejo, será amonestado y prevenido que, en caso de enfermedad, si el médico justifica este juicio, no tendrá auxilio pecuniario.*

Nuevamente modificó su estatuto en 1894, continuando en él la cláusula eliminatoria de los elementos cuyo proceder fuese contrario al interés general de los obreros gráficos. *El que* CONTRAVINIENDO LOS PROPÓSITOS DE LA SOCIEDAD — decía el estatuto reformado —, *proponga a los industriales rebaja de sueldos, aumento de horas de trabajo o cualquier otra medida que afecte la dignidad del gremio...* será excluído de las filas sociales. Esta fué la última vez, por cierto, que la Tipográfica incluyó en su estatuto disposiciones de tal naturaleza. Las ideas que por entonces empezaban a propagarse en el país prendieron pronto en núcleos importantes del gremio gráfico, y esto motivó que se constituyesen organismos para practicarlas especialmente. Se hizo, sin embargo, una tentativa para adaptar a ellas la vieja y meritoria institución; mas la tentativa sólo sirvió para delimitar el campo de acción de la Tipográfica y reducirlo al socorro mutuo, dejando para aquellos organismos la labor puramente sindical, de lucha por el mejoramiento de las condiciones de trabajo.

"La Fraternidad" evolucionó en un sentido distinto, dando preeminencia sobre el socorro mutuo — que nunca practicó tampoco con la extensión de la Tipográfica — a lo relacionado con la defensa gremial. Esto hoy es una verdad indiscutible; pero, aunque no tan notoria, fué siempre, en menor o mayor grado, una verdad. Así, por ejemplo, en la Memoria del ejercicio de 1899 decía la Comisión Directiva: *Creemos llegada la oportunidad de hacer notar a los señores consocios que muchas personas al ingresar en la Sociedad lo hacen teniendo sólo en vista los auxilios pecuniarios que se les acuerdan en casos especiales: están en un error: los principales fines de la Asociación son, como bien lo expresa el Reglamento en su artículo primero, propender al mejoramiento de las condiciones de vida y trabajo de los maquinistas y foguistas; adelantar y difundir los conocimientos técnicos y prácticos necesarios a las personas de este gremio y propender a la unión entre los socios. Son éstos sus fines primordiales. Toda persona al ingresar debe tener muy presente que no entra a formar parte de una sociedad de socorros mutuos, cuyo fin es ayudarles pecuniariamente, facilitándoles determinados servicios; ingresa en una Asociación cuyo* OBJETIVO PRINCIPAL — está subrayado en la Memoria — *es protegerle en su trabajo, poniéndole a cubierto de los abusos de que han sido y serán objeto por las condiciones especiales de su profesión, que tantos peligros y responsabilidades acarrea.*

Para trazar el camino que siguieron ambas entidades intervino en forma decisiva, sin duda, la condición particularísima de cada uno de los gremios que representaban. Creada treinta años que "La Fraternidad", en un medio social distinto y bajo el influjo de las ideas que emanaban de ese medio, cuando las condiciones sociales variaron y la industria al desarrollarse hizo más notable el choque entre los intereses patronales y obreros, a la Tipográfica le fué imposible romper con los hábitos tradicionales adquiridos en el transcurso de su ya larga existencia. Carecía de esa tradición "La Fraternidad" y, por otra parte, la profesión de sus socios y las características del tráfico ferroviario de la época exponían a éstos a riesgos de los que precisaban protegerse tanto como de la enfermedad, pues eran tan frecuentes. La ayuda mutua tenía, pues, para los maquinistas un sentido distinto que para los gráficos, y su práctica hacía necesario el empleo de recursos de otra índole, ampliando de tal modo los horizontes de su organización y llevándola a poner también dichos recursos al servicio de acciones de naturaleza diferente.

Los socios "protectores" de la Tipográfica y los socios "honorarios" de "La Fraternidad". El lenguaje.

Aunque estrictamente, tratándose de un trabajo de la índole del presente, relativo a la organización y luchas de los trabajadores ferroviarios, no correspondería traer a colación lo referente a un organismo de obreros de un gremio distinto, hay una circunstancia que nos impulsa a ello. Esta circunstancia es, además de la identidad de propósitos que nos parece ver en las bases iniciales de "La Fraternidad" y la Sociedad Tipográfica Bonaerense, la de que ambas entidades son las únicas de aquellas épocas que siguen viviendo al presente, por más que una y otra, con el correr del tiempo, hayan ido distanciándose y aparezcan colocadas ahora en planos distintos. Deben perdonarnos los lectores esta digresión, a la cual, posiblemente, seamos nosotros los únicos en asignarle alguna utilidad.

Hemos dicho que "La Fraternidad" tenía tres clases de socios: fundadores, activos y honorarios. La Tipográfica también, con esta particularidad: que a los socios honorarios los denominaba protectores. Sin embargo, de acuerdo al sentido corriente de los dos términos, si aplicamos a los socios de esta última el calificativo de honorarios, y el de honorarios a los protectores de la primera es como habremos acertado con la expresión adecuada a la función que en "La Fraternidad" y la Tipográfica cumplía dicha categoría de socios. No encontramos, en efecto, sino por excepción, entre los documentos de la Tipográfica que conocemos, ningún detalle revelador de los beneficios materiales que a la sociedad hayan proporcionado sus socios protectores. A algún escrúpulo de léxico debióse seguramente el que sus fundadores hayan preferido esta palabra a la otra, pues aquella gente, que tenía un concepto tan alto de su oficio que lo denominaba arte y artífices a quienes lo practicaban, no podía dejar de expresarse siempre con absoluta propiedad y corrección. Como el adjetivo se aplica para honrar a alguno, habrán pensado que no era la sociedad la que honraba a esos socios, sin éstos los que proporcionaban honor a la sociedad. Y tanto más nos confirmamos en esta suposición, cuanto que en la Memoria del primer año social vemos figurar entre ellos, junto con otros cuya significación se nos escapa, nombres como los de Domingo F. Sarmiento, Valentín Alsina, J. M. Gutiérrez, Miguel Cané, Héctor F. Varela, Bartolomé Mitre, José Mármol, Manuel Lainez y José Tomás Guido, demostrativos, al parecer de que como tales elegía a personas notables por su carácter, ilustración o dotes morales, bajo la protección de cuyas luces se ponía. En esa misma Memoria — y este es otro antecedente en favor de nuestra tesis — el directorio de la sociedad da cuenta a la asamblea de haber extendido un diploma de socio protector al príncipe Federico Guillermo de Prusia. *Los motivos que han impulsado al Directorio a dar este paso* — decía éste — *son los siguientes: Los miembros todos de esa casa real se contraen en sus primeros años al estudio de un arte o de un oficio; el príncipe Federico Guillermo se dedicó al arte tipográfico, y fué éste el que estudió. El Directorio creyó deber implorar la protección de este alto personaje en favor de una asociación cuyo objeto es buscar el bien posible para los que viven del arte que aquel príncipe estudió por mero recreo, y espera que será correspondido en sus esperanzas...* Si pensamos en la protección que era dable esperar del príncipe prusiano, convendremos en que lo que se quiso al extender el diploma fué rendir homenaje a quien colocado tan alto, y en apariencia al menos, no desdeñaba tomar el componedor y las pinzas del tipógrafo para alinear sobre el "burro", en las "galeras", con la misma propiedad con que su abuelo Federico el Grande alineaba su gente en las batallas, en apretadas filas, los tipos de imprenta.

En "La Fraternidad", en cambio, los socios honorarios constituían una especie de rodaje imprescindible en el mecanismo de la sociedad, en el cual se basaba, en buena parte, la acción de ésta. En su mayoría eran altos funcionarios del Ministerio de Obras Públicas, de la Dirección General de Vías de Comunicación y de la Dirección de Ferrocarriles. Entre todos formaban una "Comisión Honoraria", que en distintas oportunidades cumplió funciones de comisión asesora. Presidente de esta comisión fué en un tiempo el doctor Emilio Civit, elegido para el cargo en 1901, cuando era ministro de Obras Públicas. El secretario del ministerio, ingeniero Horacio Bustos Morón, también pertenecía a ella, con el carácter de vocal; y vocales eran igualmente el ingeniero Carlos Maschwitz, presidente de la Dirección de Ferrocarriles Nacionales, y el ingeniero Alberto Schneidewind, director general del Departamento de Vías de Comunicación y Arquitectura. Fué un socio honorario — el ingeniero Juan José Elordi, inspector del Departamento de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires — el que dió en la sociedad de maquinistas las primeras clases de enseñanza técnica. Su biblioteca tuvo como fondo inicial una donación de mil pesos hecha en 1904 por el doctor Civit. En una palabra: como socios honorarios elegía "La Fraternidad" a aquellas personas cuya influencia podía utilizar para el servicio de los intereses a su cargo. Y la calidad de estas personas, que le reportaba beneficios indudables, imponíale en cambio, como es de suponer, obligaciones. La primera de estas obligaciones — se comprende fácilmente — era la de no apartarse, en su acción, del marco en que ellas mismas estaban colocadas. Por eso las actividades de "La Fraternidad" no se confunden hasta más tarde con las actividades generales de la clase obrera organizada.

De los demás organismos obreros se diferenciaba "La Fraternidad", en sus primeros años, hasta en el lenguaje. Era el suyo un lenguaje ceremonioso, que nos trae a la memoria aquel párrafo de "Recuerdos de Provincia" donde Sarmiento, al recordar a sus primeros maestros, "dignos por su instrucción y moralidad de ser maestros en Prusia", dice que "el sentimiento de la igualdad era desenvuelto en nuestros corazones por el tratamiento de *señor* que estábamos obligados a darnos unos a otros entre los alumnos, cualquiera que fuese la condición o la raza de cada uno..." Cuando la Comisión Directiva, en esa época, extiende el nombramiento de algún miembro de comisión ejecutiva seccional o delegado, otorga un honor y se lo hace igualmente a sí misma al comunicárselo: *Tengo el honor* — empieza la nota, firmada por el presidente y el secretario-gerente — *de poner en su conocimiento que la C. D. de "La Fraternidad" ha resuelto nombrar a usted...*, y termina: *Al felicitar a usted por tan honrosa como merecida distinción...* Si la designación es de un socio honorario, entonces se extreman en la nota los términos: *En nombre de Sociedad "La Fraternidad" de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras, diríjome a usted manifestándole que la Honorable Comisión Directiva ha resuelto... No dudamos que penetrado usted de la unánime y cuán merecida distinción de que ha sido objeto por parte de esta Asociación...* Si la Comisión Directiva se dirige a una de las comisiones ejecutivas: *A la Honorable Comisión Ejecutiva...* Si es a la inversa: *A la Honorable Comisión Directiva...* Alguna vez que se comunica con una asamblea: *A la Honorable Asamblea...* Si se hace imprescindible la presencia de un presidente de Ejecutiva o un informe: *Por orden urgente del Sr. Presidente de la Sociedad...* Y cuando no: *No dudamos que dará cumplimiento a las órdenes de la C. D. a la mayor brevedad...* En alguna ocasión: *Por orden terminante de la Comisión Directiva...* Para los gerentes de las compañías emplea frecuentemente el tratamiento de *V. S.* Es un lenguaje que "La Fraternidad" mantuvo durante mucho tiempo.

Los problemas primeros de "La Fraternidad". Los exámenes para maquinistas. Los horarios de servicio.

Es difícil hacer una síntesis de los problemas que en los primeros años de su vida preocuparon especialmente a "La Fraternidad". En general, su actuación de ese entonces podría caracterizársela diciendo, como la Tipográfica, que protegía a los miembros que necesitaban auxilio por algún motivo justo.

Solicita, en 1898, del ingeniero Maschwitz, que se exceptúe a sus socios de las obligación de concurrir a los ejercicios doctrinales de la guardia nacional; más tarde, en ocasión de dictarse una nueva ley militar, encomienda a tres de sus miembros honorarios, los ingenieros Carlos Echagüe, Horacio Bustos Morón y Otto Krause, las gestiones pertinentes *para obtener de dónde corresponda la excepción total del servicio militar para los maquinistas y foguistas de locomotoras,* ya que *por la nueva ley militar en vigencia quedarán en adelante anuladas las excepciones del servicio militar que se les acordaban, y aunque según tiene entendido la C. D. las empresas ya han hecho todo lo posible por conseguir que dichas excepciones les fueran acordadas nuevamente, sus gestiones han obtenido un éxito relativo, pues sólo han conseguido que les sea disminuído el tiempo que tendrán que permanecer bajo banderas, y la H. C. D. considera que los maquinistas y foguistas de locomotoras, por los servicios de interés público que prestan y las condiciones especiales en que los colocaría un conflicto armado, por la naturaleza misma de la profesión podrían prestar servicios tanto más útiles a la Nación en el desempeño de ella que formando parte activa del ejército...* Un poco antes, en diciembre de 1901, cuando el entredicho con Chile, dirigióse al ministro Civit ofreciéndole su concurso: *La Sociedad de Maquinistas y Foguistas de Locomotoras "La Fraternidad"* — dice la comunicación —, *de por sí y en representación del gremio de Maquinistas de la República, viene a presentarse ante V. S. ofreciendo su concurso al Sup. Gobierno Nacional para la conducción de tropas en caso de un conflicto internacional. Dios guarde a V. S...;* y anteriormente todavía, en el 98, como se realizase en el país una subscripción patriótica, manda al doctor Antonio Del Pino, presidente de la comisión nacional que corría con ella, una nota comunicándole su adhesión a la misma, *levantando con este fin una subscripción entre los socios de la Asociación, que se encuentran entre todas las líneas férreas de la República; habiéndose adoptado esta resolución por unanimidad y con gran entusiasmo, se espera que entre este gremio dará la subscripción un brillante resultado...* No pueden desligarse, claro está, estos ofrecimientos de las solicitudes que hemos transcripto. De cualquier manera que fuese, los maquinistas iban a ser utilizados para correr los trenes de tropas; en cuanto a la subscripción patriótica no justificó, ni mucho menos, las esperanzas que se le comunicaban al doctor del Pino, y al último se aplicó a un objeto distinto. Ambos ofrecimientos sirvieron como antecedentes favorables al pedido de excepción del servicio militar.

Los exámenes para maquinistas dieron mucho que hacer. En agosto de 1897 se daban desde la secretaría instrucciones a un delegado organizador de la línea del Ferrocarril Córdoba y Rosario. *Una observación* — se le decía — *debo hacer a usted, y es que es necesario que todos los que vayan a ingresar sepan leer y escribir. Esto se hace para evitar complicaciones ulteriores, que ya se están produciendo; pues han de saber ustedes que en octubre próximo todos los maquinistas que no tienen diploma tendrán que dar examen para obtenerlo y desde enero de 1898 las empresas de ferrocarriles no podrán tener un solo maquinista sin diploma. Como usted comprenderá, todo el que no sepa leer y escribir pronto dejará de pertenecer al personal de máquina...* Cuando las separaciones por esta causa se producían, intervenía "La Fraternidad" para obtener que a los separados se les diese cualquier otra clase de trabajo, destacando para ello, ante las empresas unas veces, y otras ante la Dirección de Ferrocarriles y la Dirección de Vías de Comunicación, sus servicios anteriores. Los exámenes, fiscalizados, al principio, únicamente por empleados superiores de las compañías, daban lugar a incontables arbitrariedades, que hicieron precisas múltiples gestiones de la asociación, hasta que se logró que las comisiones examinadoras estuviesen integradas también por un inspector nacional.

Otra fuente inagotable de reclamos eran las horas de servicio, libradas al arbitrio de las empresas. De la situación existente entonces da idea una nota dirigida en octubre del 98 al ingeniero Maschwitz: *Tengo el honor* — decía — *de dirigirme a V. S. manifestándole que reunida la C. D. de "La Fraternidad" de Maquinistas y Foguistas, en sesión del 3 del corriente, ha resuelto dirigirse a V. S. solicitándole se digne tomar en consideración el caso del maquinista del F. C. San Cristóbal don M. G., miembro de la Sociedad, suspendido primero y destituído más tarde, desde el 1º de agosto. La C. D. reconoce que el señor G. ha tenido alguna culpabilidad al cuestionar con el señor jefe del depósito y discutir sus órdenes, pero juzga ella que atenúa su falta el hecho de que el maquinista G. reclamaba lo justo al* PEDIR EL TIEMPO NECESARIO PARA IR A COMER, O DEJARLO IR A BUSCAR ALGO QUE COMER: *sin embargo, el señor G. cumplió con las órdenes dadas, y desde el 1º de agosto fué suspendido por esa causa y destituído a continuación, hallándose en una precaria situación. La Comisión reconoce, señor presidente, la falta cometida por el señor G., y considera necesario el castigo, pero cree también que el que se ha impuesto al señor G. es algo recargado en relación a la falta cometida por él, y en vista de esto no duda la C. D. que V. S., con su habitual benevolencia, se dignará atender lo solicitado por la Sociedad y accederá a su pedido de tomar en consideración el caso del maquinista G...* En 1900 la C. D. sometió al director de Vías de Comunicación un proyecto de reglamentación de las horas de servicio, estableciendo 8 horas para los trenes rápidos, 10 para los locales y 12 para los de carga. Prometió el director tener en cuenta el pedido para incluirlo en la nueva ley de ferrocarriles que se presentaría próximamente al Congreso; y, efectivamente, el 8 de octubre de 1903, el Poder Ejecutivo dió un decreto modificando el artículo 18 del Reglamento General de Ferrocarriles en la siguiente forma: 8 horas en trenes de pasajeros, 10 en los mixtos, 12 en los de carga y 8 en los de maniobras.

Los accidentes de tráfico. Las primeras huelgas. Advertencia del P. E.

Pero fueron los accidentes de tráfico, sin lugar a dudas, lo que requirió más actividad y diligencia.

Los accidentes de tráfico se producían entonces con una frecuencia extraordinaria. En 1883, la Suprema Corte trató el asunto en una acordada y dispuso que un maquinista o foguista sólo debería ser detenido cuando hubiera semi plena prueba de culpabilidad o indicios vehementes de ella, y que en caso contrario se le llamase únicamente para prestar declaración; pero, prácticamente, la detención del maquinista era la primera medida que se adoptaba cuando ocurría un accidente.

Algunos de los accidentes tenían por motivo causas curiosas. He aquí uno curiosísimo:

Allá por el 98, en la línea del Ferrocarril San Cristóbal a Tucumán, fué detenido y reducido a prisión un maquinista, el cual, a pesar de las gestiones de "La Fraternidad", no salía en libertad. Se originó por tal motivo cierto descontento entre los socios de la línea, motivando que el presidente de la Ejecutiva se dirigiese a la Directiva exponiéndolo. La Directiva contestó con una nota manifestando las razones por las cuales se hacía dificultosa la excarcelación de dicho maquinista. Decía la Directiva:

Se ha puesto en conocimiento del señor Maschwitz, presidente de la Dirección de Ferrocarriles Nacionales, lo que pasa, y el señor Rapelli, administrador del Ferrocarril San Cristóbal, que estaba presente, ha contestado que Gómez se ha condenado por sus propias declaraciones, pues, según él, ha declarado al juez "que iba una mujer sorda por la vía, a caballo, y que no oyendo las tocadas le tiró una leña, y en vez de pegar al caballo le pegó a la mujer, lesionándola". Ahora bien; según ha comunicado Gómez, el declaró lo siguiente: "que iba una mujer sorda tirando de un caballo; éste iba por la vía y la mujer abajo del terraplén; que tiró una leña y le pegó al caballo en el lomo, y que éste al bajar seguramente habrá lastimado a la mujer"... Si resulta comprobada la declaración que según el señor Rapelli prestó al juez, muy poco se podrá conseguir..."

Fué un accidente de tráfico lo que motivó la primera huelga del personal de tracción. Ocurrió en 1888, cuando aun "La Fraternidad" no contaba un año de vida. El accidente se produjo en las líneas del Ferrocarril Buenos Aires a Rosario (hoy Central Argentino), en San Martín. Había muerto una persona, y la justicia procedió con una severidad extraordinaria para con el maquinista que conducía el tren. Iba a ser, seguramente, condenado. Esto suscitó la indignación del personal y ocasionó la huelga. La huelga duró tres días, al cabo de los cuales el maquinista fué puesto en libertad y absuelto. En Rosario no se creyó la noticia, y no se reanudó, por ello, el trabajo. Para convencer al personal de Rosario, la empresa tuvo necesidad de hacer correr un tren especial y conducir en él al maquinista cuya detención dió lugar al movimiento.

Entre 1897 y 1898, en el mismo ferrocarril y por las mismas causas se produjo otra huelga. También duró tres días. Esta vez el asunto era, sin embargo, más grave que la anterior. El maquinista ya había sido juzgado y condenado a varios años de prisión y a la confiscación de todos sus bienes. A pesar de ello, salió en libertad, absuelto de culpa y cargo, y volvió a ocupar su puesto de trabajo en el ferrocarril.

Es evidente que fué éste uno de los factores principales para lograr organizar a los maquinistas. La ayuda mutua entre ellos habría sido incompleta si no contemplase este aspecto. ¿Qué podía hacer un maquinista complicado en un accidente, si estaba librado a sí mismo? Nada, de seguro. Por otra parte, había cierta predisposición a admitir *prima facie* la culpabilidad de los conductores. La prensa les cargaba la romana casi siempre, y la policía, como si se tratase de delincuentes, los arrojaba de inmediato a un calabozo. Al calabozo llegaba "La Fraternidad", ayudándolos y transmitiéndoles la solidaridad de todos los compañeros de gremio. Después ponía en juego la influencia de sus socios honorarios. Después mandaba a la prensa comunicados esclareciendo los hechos y procurando dejar a salvo el honor profesional de sus miembros. En uno de estos comunicados rectificando versiones antojadizas, vemos que citan un informe favorable al maquinista dado por el inspector del Departamento de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires ingeniero Juan José Elordi.

Antes de que esta última huelga se produjera, la C. D., teniendo en cuenta lo delicado del caso, invitó a una reunión a su Comisión Honoraria. Y con fecha 13 de enero dirigióse al ingeniero Maschwitz *significándole el sincero reconocimiento de los señores asociados por la digna y correcta actitud asumida por V. S. en el pasado movimiento huelguista y agradeciéndole a nombre de ellos todos los pasos dados por V. S. y que produjeron el arreglo que terminó tan satisfactoriamente este grave conflicto.*

Alguna dificultad se debió presentar, sin embargo, por aquel tiempo, tal vez a consecuencia de ese conflicto. Con fecha 22 de abril de 1898, "La Fraternidad" dirige una nota al señor Diego González, jefe de la Inspección de Sociedades: *En contestación a su carta de fecha abril 15, en la que se nos acuerda el plazo de diez días para resolver sobre la proposición del Sr. Presidente de la Dirección de Ferrocarriles Nacionales en el expediente de esta Sociedad de Maquinistas y Foguistas, me es grato manifestar a usted que como existe la idea de modificar algunos artículos de los actuales reglamentos de la Sociedad, con la intervención del señor Presidente de la Dirección de FF. CC., tendientes al mejoramiento de la misma solicitamos quiera pasar el expediente a la Dirección de Ferrocarriles antes de tomar una resolución definitiva, para obrar en conformidad.*

Y no debieron terminar ahí las dificultades, pues un año después, el 16 de febrero de 1899, encontramos otra nota, dirigida esta vez al señor Ireneo Ramírez, inspector de sociedades: *En nombre de la Comisión Directiva de la Sociedad "La Fraternidad" de Maquinistas y Foguistas me es satisfactorio dirigirme a usted acusando recibo de la copia del decreto del Superior Gobierno Nacional de fecha 4 del corriente, y por el cual se notifica a la sociedad que debe abstenerse en lo sucesivo de facilitar su local para reuniones huelguistas y todo acto que directa o indirectamente contravenga sus estatutos, bajo pena del retiro inmediato de la personería jurídica. La C. D. reconoce su error pasado, al prestar su local, pero procurará no reincidir en él, y acatando las órdenes del Superior Gobierno se negará en adelante a facilitar su local para esa clase de reuniones, dando además fiel cumplimiento a sus estatutos, como considera haberlo hecho hasta la fecha.*

Había un antecedente que "La Fraternidad" tuvo, seguramente, en cuenta. En "La Vanguardia" del 3 de julio de 1897 encontramos este antecedente: *La sociedad de obreros yeseros "La Trinidad" solicitó del gobierno en el año 1894 la aprobación de sus estatutos, a fin de ser reconocida como persona jurídica... Como la sociedad de yeseros tenía fines de resistencia, lo que estaba explícitamente manifestado en sus estatutos, no le pareció bien al católico procurador general Sabiniano Kier, quien dictaminó aconsejando el rechazo de su solicitud para impedir "la anarquía entre los obreros y patrones y la huelga, que es su consecuencia". Los yeseros, entonces, confiados en su organización y su disciplina, quitaron de sus estatutos los artículos tachados por el procurador general, y consiguieron así la personería jurídica. Pero como no pensaban renunciar a sus fines de resistencia a la explotación patronal, pasaron los artículos suprimidos en sus estatutos a su reglamento interno; y así han venido luchando con tanto éxito que los patrones en su furor han llegado a denunciarlos ante el juez de instrucción, y han de haber promovido también seguramente la acción de la justicia contra los presos.* Los presos eran el presidente, el secretario y el tesorero de la sociedad. Estaban presos por adulteración de los estatutos.

Entre esa huelga de 1888 y la de 1897-98 hubo otra en 1890. Se produjo en el Ferrocarril Provincial, a causa del atraso en el pago de los sueldos. La huelga fracasó, y su fracaso determinó un período dificultoso de varios años, pues era allí donde tenía el núcleo principal de asociados.

LA ORGANIZACION Y LAS LUCHAS DE LOS OBREROS FERROVIARIOS

CAPITULO II

La primera huelga del personal de talleres. La lucha por el pago de los salarios a oro.

Dos únicas huelgas se produjeron en el país en el año 1888. Fueron la de los maquinistas y foguistas del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, ya mencionada, y una que declararon los obreros de los talleres de Sola, del Ferrocarril Sud.

La huelga, recurso al que más tarde habían de apelar tan frecuentemente los trabajadores, era entonces desconocido casi por completo. Apenas empezaba a romper la paz aldeana de la época el ruido de las máquinas de los primeros establecimientos industriales, introduciendo en la nación los primeros elementos de su progreso futuro. No había habido lugar aun para las luchas entre el capital y el trabajo, porque ambos, capitalismo y proletariado, eran de formación reciente y porque, además, el primero, moviéndose sin obstáculos en un vasto y virgen campo de acción, dejaba margen al segundo para aprovechar él también, en parte mucho más reducida, por supuesto, las ventajas de la actividad industrial. Pero este equilibrio debía romperse pronto, y la “gran aldea”, no acostumbrada todavía del todo al ruido de los motores y de las máquinas, tendría que acostumbrarse también al rumor de las asambleas, proletarias, de las manifestaciones de protesta de los trabajadores y de las huelgas.

Reclamaron con la huelga los obreros de Sola el pago de sus salarios a oro. Los huelguistas efectuaban sus reuniones en la plaza Herrera, de Barracas. En una de estas reuniones, que fué la última, se produjo un incidente con la policía, el cual movió a ésta a disolver la reunión violentamente y a no permitir más asambleas en la plaza. El trabajo se reanudó casi en seguida de haber ocurrido el hecho. Pero al año siguiente, en 1889, los obreros volvieron a insistir, logrando, después de varias semanas de huelga, un éxito relativo, pues obtuvieron un veinticinco por ciento de aumento en los salarios. Como entonces las condiciones existentes en el Ferrocarril Sud eran una especie de norma para las otras compañías de ferrocarriles, la mejora se extendió a los talleres de las demás empresas. En 1892 reclamaron de nuevo, haciendo huelga también, el pago a oro, sin obtenerlo.

Estas han sido, que sepamos, las únicas huelgas producidas en el país por el pago de los salarios a oro. Fueron, pues, los trabajadores ferroviarios los únicos en luchar por el objeto expresado. Es evidente que en su actitud influyó el hecho de que las empresas tuvieran establecida sobre sus tarifas una “escala de premios” según el valor del oro, reajustándolas semanalmente de acuerdo a esta escala.

Tenemos a la vista un “Escalafón de pagos y condiciones de servicio” a regir en el departamento de tracción del Ferrocarril Buenos Aires y Central Argentino, que demuestra que a los maquinistas y foguistas se les pagaron los sueldos de acuerdo al mismo sistema que las empresas tenían establecido para sus tarifas. *El premio sobre los sueldos* — dice este escalafón — *será de cincuenta por ciento cuando el oro esté entre doscientos treinta y doscientos cincuenta; bajando el oro a menos de este tipo, el premio sobre sueldos perderá un punto por cada tres del premio del oro, contando desde doscientos cincuenta; pasando el oro de doscientos cincuenta, la empresa volverá a considerar el premio que abonará.* El escalafón es del año 1903, pero el sistema regía de antiguo. En 1899 la empresa del Sud propuso a este personal la substitución del sistema de premios por el pago a oro. “La Fraternidad” aconsejó que se aceptase la propuesta. *Los demás ferrocarriles* — decía en una nota a una asamblea de maquinistas del Sud, en Sola — *están conformes en conceder los sueldos a oro y sólo esperan para esto que el Sud los acepte; como ustedes nada han resuelto aún sobre la propuesta que se les presentó, los demás ferrocarriles siguen cobrando sus sueldos a papel con premios bajísimos, sufriendo mermas notables en ellos: la primera clase de maquinistas cobra hoy día ciento noventa y seis pesos, perdiendo treinta y dos, pues con la propuesta del Sud cobrarían doscientos veintiocho (cien pesos oro). Ustedes mismos son los más directamente perjudicados: llega el momento por el cual tanto se ha luchado, los sueldos fijos a oro, y al tiempo de obtenerlos falta la decisión necesaria para resolver, con perjuicio para todos. Nada de extraño tendría que la empresa, en vista de que nada han resuelto sobre su propuesta, la retirara, fijando otra vez los sueldos a papel con premios y demás, volviendo a las andadas...* La asamblea resolvió en contra de lo aconsejado, según lo hace constar la Comisión Directiva en la Memoria del citado año.

Se comprende que al no aceptar la asamblea de los maquinistas del Sud la propuesta de la empresa, ha de haber sido porque encontraron más conveniencia en seguir como estaban, es decir, con el sistema de premios. Nos es difícil esclarecer ahora el motivo. En este problema debía intervenir, como otro factor de importancia, la existencia de obreros contratados en el extranjero y con sus sueldos arreglados en moneda extranjera. A esta conclusión llegamos leyendo una nota, que no tiene fecha, pero que debe ser del 90 ó del 89. Es de la Comisión Ejecutiva de Rosario y está dirigida a la Comisión Directiva. Somete a la consideración de ésta el *pedir a las empresas de los ferrocarriles que el sueldo de los maquinistas y foguistas sea pagado en oro, o bien el equivalente en oro, es decir, el maquinista de primera clase veinticinco libras esterlinas, el de segunda veinte, y el de tercera dieciocho; foguistas primera clase catorce libras, segunda doce y tercera once.* Es de toda evidencia que, para hacer este pedido, la Ejecutiva de Rosario debió tener como punto de referencia condiciones ya existentes en el ferrocarril para algunos miembros, muchos o pocos, de su personal.

El período 1891 - 1896. La huelga es ya un medio normal de lucha.

Varias huelgas se produjeron en el año 1891. Estos movimientos ocurrieron en distintas partes del país y por diversos motivos. Se estaba en plena crisis. Las continuas emisiones de papel moneda y una escandalosa especulación habían conducido a un estado de miseria como aun no se conociera. A comienzos de ese año se realizó en Buenos Aires un gran mitin de desocupados.

La principal de todas estas huelgas, por el número de obreros que en ella tomaron parte, fué la que sostuvieron los obreros de los talleres de Sola. Se declaró el 4 de julio. Tuvo su origen en una resolución de la empresa por la cual se despedía a una tercera parte del personal y reducíase a tres cuartos de jornada el trabajo de las otras dos partes. Tras una lucha de más de veinte días logróse llegar a un acuerdo. La empresa se comprometió por este acuerdo a no despedir a nadie, aunque pagando a todo el personal, por tres cuartos de jornada, la mitad del salario que había pagado hasta entonces por la jornada entera. El arreglo no duró mucho, pues pronto la empresa empezó a faltar a lo convenido. Esto motivó otra huelga, que los obreros declararon el 7 de octubre y dieron por terminada a los cuarenta días, sin haber logrado su objeto.

Las otras huelgas se produjeron en Córdoba, entre los obreros del Ferrocarril Central Norte, por habérseles reducido los salarios en un veinticinco por ciento; en Paraná y Tucumán, en los ferrocarriles Central Entre Ríos y Central Norte, respectivamente, por atraso en el pago; y en Tolosa, en los talleres del Ferrocarril Oeste, por haberse despedido a varios compañeros.

En 1892, además de la huelga en Sola por el pago de los salarios a oro, que se perdió, como ya hemos dicho, hubo otras en Resistencia (Chaco) y en Mendoza. En el primero de estos puntos el movimiento tuvo por objeto obtener el pago de haberes atrasados; y en el segundo el paro fué motivado por razones de solidaridad. En 1893 hubo una única huelga en Villa Constitución (Santa Fe).

En 1896 estalló la más importante de las huelgas sostenidas hasta entonces por los obreros de las empresas ferroviarias.

Había comenzado a vencerse la crisis y, como consecuencia, a aumentar el trabajo. La propaganda en favor de la organización obrera encontró, así, el terreno que necesitaba para fructificar. En 1894 eran ya relativamente numerosos los sindicatos constituídos. En 1895 la cantidad de sindicatos aumentó, y también las huelgas fueron más. En 1896 la proporción de obreros organizados era todavía mayor. El punto central de la propaganda lo constituía la jornada de ocho horas.

Para paralizar la agitación que se realizaba en ese sentido entre sus obreros, el jefe de los talleres de Tolosa, del Ferrocarril Oeste, resolvió reducir a nueve horas la jornada de trabajo (se trabajaban diez), disminuyendo en proporción los salarios. Esta medida provocó el movimiento.

Los obreros de Tolosa estaban organizados en la Sociedad de Mejoramiento Social de Trabajadores, constituída casi exclusivamente por ellos. Al serles comunicada la resolución del jefe, se reunieron, para considerarla, en el local de la sociedad. A esta asamblea concurrieron delegados de la Capital Federal. Acordaron no aceptar lo resuelto por el jefe y reclamar, en cambio, la jornada de ocho horas con el mismo jornal que ganaban trabajando diez. Para comunicar a la empresa lo acordado nombraron una delegación. La delegación fué recibida de mala manera por la dirección, que desconoció el carácter que invocaba y se negó a recibir el pliego de condiciones que los delegados pretendían entregarle. Los obreros esperaron, sin embargo, que se cumpliera el plazo que habían dado a la empresa. Este, que era de cuarenta y ocho horas, vencía el día 10 de agosto (el 8 fué cuando se realizó la asamblea). A las 9 horas de ese día el personal abandonó los talleres, avisado por el pito que servía para indicar las horas de entrada y de salida del trabajo y que en aquella ocasión sirvió también para dar la señal de la huelga. De los talleres se fueron en manifestación al local social, que estaba situado en la calle 1, entre 35 y 36. Allí reunidos, resolvieron pedir solidaridad a sus camaradas de los demás talleres ferroviarios. El mismo día se lanzaron a la huelga también los ajustadores de Caballito.

La extensión del movimiento de 1896. El pliego de condiciones. Resultados de la lucha.

Al tener conocimiento de lo ocurrido en Tolosa, se reunieron en asamblea los obreros de los talleres de Sola. Ellos habían presentado a la empresa un pedido similar hacía ya un mes, sin que hubiesen obtenido hasta entonces contestación. En la asamblea, que fué el día 11, acordaron insistir en el pedido, dando un breve plazo para su aceptación. El trabajo debía abandonarse a las 10 horas del día siguiente. El pliego se presentó a las 9. A las 10, efectivamente, avisados como en Tolosa por el pito de los talleres, los obreros comenzaron a salir. Y su salida constituyó un acontecimiento para el barrio, que la esperaba. Grupos en todas las esquinas; los bolicheros, a la puerta de sus boliches; la chiquillería, en medio de una bulla atroz, profería vivas y mueras; los milicos del escuadrón hacían caracolear los caballos y exigían a voz en cuello la disolución de todos, de grupos y personas. Desde que comenzó la salida hasta que terminó transcurrió un cuarto de hora. El dato pertenece a un cronista de un diario de la época, que debió presenciarla reloj en mano.

El movimiento cobró impulso con la huelga de Sola, pues los huelguistas no perdieron el tiempo para extenderlo. Poco después del mediodía se reunieron en la esquina de las calles Salta y San Patricio, y ya tenían con ellos al personal de la estación Brown, del Ferrocarril Buenos Aires y Ensenada. A las 12, en la fundición “El Fénix”, de Bash Hnos., próxima a Sola, los obreros presentaban otro pliego de condiciones, dando plazo hasta las 3 y abandonando el trabajo a esa hora. Los mecánicos de Casa Amarilla, los de la casa Fontana, de los talleres de Guerra Carolín y del establecimiento de la viuda de Shaw fueron también a la huelga el mismo día. Al siguiente, el 13, los engrasadores de Constitución se unieron al movimiento. El 14 lo hacían el personal de la fábrica de alpargatas “La Argentina”, los obreros de los talleres de la compañía de tranvías “Ciudad de Buenos Aires”, los de los talleres del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, en Campana, y los del galpón de máquinas de Quilmes. El mismo día 14 resolvióse enviar una delegación a Junín, para hacer parar los talleres del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, a cuyo efecto en la misma asamblea se efectuó con éxito una subscripción, y otra a “La Fraternidad”, para obtener la solidaridad de los maquinistas. El 15 se plegaban los engrasadores de Témperley. El 17, los aserradores que la empresa del Sud tenía ocupados en Burzaco para hacer durmientes con destino a la línea que estaba construyendo de Bahía Blanca al Neuquén, parte del personal de los depósitos de Bragado y los ajustadores, engrasadores, limpiadores y carboneros de la estación Las Flores, del Sud. El 18 llegaba la noticia de que los obreros de Junín habían abandonado sus tareas; lo mismo hicieron los engrasadores, enganchadores y cambistas de la estación del Pacífico, en Palermo. Casi simultáneamente la huelga se hizo efectiva en Rosario, en Santa Fe y en Victoria.

Como se ve, el movimiento no se limitó a los obreros de los talleres ferroviarios. Quiso hacerse de él el primer gran movimiento colectivo de los trabajadores del país para la obtención de la jornada de ocho horas. Y en parte se logró, aunque no se haya obtenido el éxito buscado. Cada personal en huelga procuraba lanzar a ella a otro personal, sin preocuparle que fuera o no del mismo gremio. Generalmente era de una hora el plazo que se daba para la aceptación del pliego; otras veces la presentación de éste se hacía cuando ya la huelga se había declarado; hubo algún caso en que el encargado de dar la señal de abandonar el trabajo lo abandonó solo, porque a último momento sus compañeros se volvieron atrás. No menos de veinte mil trabajadores, en distintas partes de la República tomaron parte en esta que algún diario denominó la “huelga monstruo”. Y lo fué, en efecto, para la época y para la organización sindical existente, que realizó con ella un esfuerzo superior a sus fuerzas.

Desde el principio del conflicto los obreros de los talleres ferroviarios trataron de coordinar su acción. A este fin constituyeron un comité central, que funcionaba en la “carpintería del francés”. Esta carpintería estaba instalada en el número 1135 de la calle Australia y pertenecía a un francés constructor de galpones que permitía las reuniones en ella una vez que sus propios obreros se habían retirado. Debe haber sido un galpón amplísimo, pues allí se efectuaron también las asambleas.

Se concretaron en un pliego de condiciones común las aspiraciones de todos, y se acordó que cualquier propuesta debía ser considerada por el Comité. El pliego contenía las cláusulas siguientes:

1ª Implantación de la jornada de ocho horas con el mismo salario que regía antes para las diez horas.
2ª Supresión del trabajo por pieza.
3ª Supresión del trabajo los domingos.
4ª Pago doble de las horas extraordinarias.

El movimiento, en su aspecto general, comenzó a declinar a los quince o veinte días de haberse declarado. El 30 de agosto aun iban a la huelga los cambistas y demás personal de maniobras de las estaciones Sola y Barracas al Norte. Pero al mes sólo continuaban la lucha los ferroviarios, los mecánicos y los panaderos. Pocos días después, quedaba circunscripta a los dos primeros gremios. Más tarde se retiraron de ella los mecánicos, y entre los ferroviarios únicamente en Tolosa, Junín y Sola se mantuvo firmemente. A los tres meses justos volvieron al trabajo los obreros de Junín y Tolosa. Veinte días más aguantaron los de Sola, capitulando el 29 de noviembre. Fueron, pues, ciento diez días los que duró aquí la huelga. Once años después, trasladados ya los talleres principales del Sud a su emplazamiento actual, sus obreros volverían a dar una muestra elocuente de su tenacidad en la lucha. Para esto fué menester, empero, que desaparecieran de ellos “los langostas”.

Como dato curioso, diremos que uno de los oradores que arengaban a los huelguistas fué Leopoldo Lugones. También actuó en ella José Ingenieros. De Ingenieros, que había ido en delegación a Tolosa, se leyó en la asamblea del 19 de agosto un comunicado redactado en los siguientes términos:

Compañeros de Tolosa a La Plata, todos en huelga.

La policía ha tomado medidas muy enérgicas. Hay más de cien vigilantes armados a remington, y otros tantos guardiacárceles que vigilan los talleres y la vía del tren.

Aquí en Tolosa estamos en verdadero estado de sitio; en cada esquina hay un soldado o un vigilante a caballo, con carabina al brazo.

La actitud de nuestros compañeros es muy digna. Estamos en condiciones de resistir uno o dos meses más.

La sociedad de panaderos va a empezar mañana a repartirnos pan, aunque aquí nadie ha pedido el menor socorro.

Todas las cuadrillas de peones se han levantado.

Algunos compañeros del interloc que hacen señales quieren abandonar el trabajo, pero se han puesto cuatro vigilantes armados a remington que no los dejan salir de las casillas.

Aquí gran entusiasmo; reunión todos los días; nadie irá al trabajo.

¡Viva la huelga!
Viva la emancipación obrera!
¡Viva la Revolución Social!

Por esos días, en Sola, además de la vigilancia exterior, había dentro de los talleres, permanentemente, un destacamento de cincuenta bomberos, que se relevaba cada cuarenta y ocho horas. Veinte de estos bomberos estaban destinados a dar carbón a las máquinas, y los treinta restantes hacían guardia muros adentro. El carbón a las máquinas lo daban en Constitución los soldados que estaban de guardia en la comisaría 16.

La actitud de “La Fraternidad” frente al conflicto. Pedido de los maquinistas a las empresas (*).

Para considerar el pedido de solidaridad que se les había hecho, los maquinistas se reunieron en asamblea el 15 de agosto en su local, calle Paso 478. Como delegados asistieron Adrián Patroni, por el comité que funcionaba en la calle Australia, y Antonio Manresa, por los obreros de Tolosa.

Desde el principio de la asamblea, los maquinistas descartaron la posibilidad de unirse al movimiento, estimando que la solidaridad podía prestarse haciendo circular listas de subscripción, cuyo importe contribuiría a aumentar la resistencia de los huelguistas. Se ocuparon después de su propia situación, de las jornadas interminables, de los sueldos, de los abusos de los superiores, y acordaron presentar un pedido de mejoras ellos también. El pedido quedó concretado así:

1º Reducción de las horas de servicio.
2º Mejoramiento en el trato por parte del tráfico.
3º Organización regular en el movimiento de locomotoras.
4º Aumento de sueldo.

“La Nación” del día 23 de agosto informaba:

El peligro de que la circulación de los trenes pudiera llegar a ser afectada por la huelga, puede considerarse como definitivamente conjurado. En la entrevista que celebraron ayer temprano los maquinistas del Ferrocarril Sud, por intermedio de sus delegados, con el señor Barrow, gerente de la empresa quedaron zanjadas todas las dificultades mediante la aceptación por parte de éste de algunas de las modificaciones que aquéllos solicitaban para las condiciones en que actualmente prestan su servicio. Las mismas o parecidas concesiones serán acordadas probablemente por las otras empresas a sus empleados de ese gremio, pues además de tener muy escasa importancia las modificaciones que piden los maquinistas, es bien sabido que las administraciones de estas compañías adoptan siempre un procedimiento uniforme en estas emergencias. Consumado este arreglo, la huelga de los operarios y peones de los talleres pierde toda su importancia en lo relativo a la regularidad en los servicios públicos.

No se zanjaron las dificultades tan fácilmente como suponía “La Nación”. Por una parte, la empresa del Oeste se negaba a toda concesión; por otra, los maquinistas, reunidos en una nueva asamblea, no encontraron muy satisfactorio el arreglo hecho con el Sud, que había dejado como estaba el horario de trabajo. Por fin, el diario citado anunciaba el 1º de septiembre:

Han quedado ayer perfectamente allanadas todas las dificultades existentes entre los maquinistas y foguistas del Ferrocarril Oeste y la administración de la empresa. Esta satisfactoria solución se ha obtenido mediante concesiones acordadas por ambas partes: los maquinistas desisten de sus pretensiones respecto a la disminución de las horas de trabajo y la empresa les acuerda diversas ventajas en las condiciones en que anteriormente prestaban aquellos servicios. El compromiso respectivo quedaba ayer firmado por la mayor parte de los maquinistas y estos firmantes garantizaron la adhesión de sus compañeros, que se presentarían oportunamente a manifestar su conformidad. Siendo éste el único conflicto que quedaba en pie en este gremio, pueden darse ya por eliminadas todas las posibilidades de que los maquinistas se adhirieran al movimiento de los obreros y peones de los talleres, como se temió, en cierto momento, que llegara a suceder.

El movimiento, según hemos visto, se prolongó aún por bastante tiempo más. Y no se perdió por motivos imputables a los obreros en huelga, sino a causa de haber llegado de Italia, contratados por las empresas, varios centenares de obreros. El nombre que en Barracas se aplicó a esa gente fué el de langostas. El calificativo lo sugirió una enorme manga de langosta que aquel año hizo su aparición en Buenos Aires. Los langostas comieron y durmieron en las talleres mientras duró el conflicto. Cuando terminó, y por mucho tiempo, sirvieron para impedir cualquier otro movimiento, pues aunque se mantenían estrechamente unidos entre sí, eran reacios a la solidaridad con los demás obreros, negándose sistemáticamente a todo acortamiento con ellos. Esto terminó un buen día en que se les ocurrió — creyendo, sin duda, que el contrato era para “in eternum” — armarle un pleito a la empresa, que ya no les pagaba, como había convenido, los salarios a oro. La empresa los echó.

Las organizaciones a que pertenecían los obreros de los talleres ferroviarios. Creación de los primeros organismos sindicales propios.

Aparte de los maquinistas, quienes cultivaron la organización sindical en la época que describimos fueron los obreros de los talleres. Pero en su mayoría los obreros de los talleres creíanse más ligados a los demás trabajadores de su oficio que al gremio ferroviario. Eran mecánicos, o carpinteros, o pintores, y así se organizaban, salvo en los casos en que, como en Tolosa, las condiciones peculiares de la localidad, o el poco número de los obreros de su oficio u otra circunstancia cualquiera los impulsaba a organizarse en una única sociedad, de la que no excluían a los trabajadores extraños al ferrocarril. Influía, desde luego, una razón de peso para que éste fuera el criterio preponderante. Y la razón era que por aquel entonces nada había que hiciese distinto, para los obreros, el trabajo en los talleres ferroviarios del trabajo en cualquier otro taller.

En Sola el personal, o, mejor dicho, la parte organizada del personal, lo estaba en diversos sindicatos: los pintores, que al principio estuvieron organizados en la sociedad de pintores de obras, pasaron después a la Sociedad de Constructores de Carruajes, uno de los organismos obreros más fuertes de la época, con el que estaban los pintores de coches; los mecánicos, en la Sociedad de Herreros, Mecánicos y Anexos; a la Sociedad de Carpinteros pertenecía el resto, carpinteros o no, pues esta sociedad, para suplir la carencia de organizaciones, había creado una sección varia.

Sin embargo, al tiempo de ocurrir estos sucesos empezaba a hacerse notar cierta tendencia a crear organizaciones propias. Esta tendencia tenía en Sola, como principal sostenedor, a Bernardo Iruson, peón de la tornería, a quien acompañaba un grupo muy reducido. En Rosario había cuajado ya la idea con la constitución de la Sociedad de Obreros de Ferrocarriles — o de Trabajadores de Ferrocarriles —, fundada en abril de 1896; y en Quilmes, donde existía un galpón de máquinas, creóse también, a raíz de la huelga, la sociedad gremial. Esta no sobrevivió a la pérdida del movimiento; pero en la crónica de las sesiones del congreso constituyente de la Federación Obrera Argentina, en 1901, vemos el nombre de la Sociedad de Trabajadores de Ferrocarriles de Rosario, que suponemos sea la creada en el 96, aunque esto solo, en verdad, no da fe de su existencia. Representaba a esta organización Pedro Gori, el famoso anarquista italiano, a quien tocó desempeñar en el congreso un activo papel.

Pero habían de transcurrir aún algunos años hasta que la idea se esclareciese y completase con la creación de un organismo sindical único que agrupase, o que tendiese a agrupar, a todos los trabajadores ferroviarios, sin excepción. El primer intento serio en ese sentido fué la Confederación de Ferrocarrileros, fundada en 1903, cuyo desenvolvimiento y luchas serán materia del próximo capítulo.

(*) Un error cometido al compaginar, en el pasado número, la primera parte de esta monografía hizo que quedase afuera un párrafo dando cuenta de un conflicto sostenido por los maquinistas y foguistas del Ferrocarril Central Argentino en el mes de junio de 1896. Motivó el conflicto un accidente de tráfico. El conductor del tren había sido detenido e incomunicado en San Antonio de Areco. Sus compañeros intimaron a la empresa, dándole un plazo. Como al vencer el plazo el maquinista no hubiese salido aún en libertad, se declaró la huelga, que sólo duró veinticuatro horas, pues los jueces recordaron la acordada de la Suprema Corte y encontraron abusiva la detención. Se le hizo pasar a Mercedes y fué puesto, poco después, en libertad bajo fianza.

La cuestión agraria en Méjico

Los primeros movimientos de rebeldía política de los mejicanos en 1910 produjeron desconcierto en el ambiente comercial y desasosiego en los círculos políticos de Norteamérica y Europa. Durante las últimas guerras intestinas que se desarrollaron en Méjico, las empresas de información nutrieron sus noticias con las truculencias de la lucha. Más tarde los hombres del mundo capitalista se escandalizaron con la obra tenaz de los grupos y los partidos revolucionarios. Las reformas de la Revolución, iniciadas cuando los vivaques todavía no se apagaban, fueron censuradas acremente antes de que hubieran creado una nueva situación.

Los movimientos de grupos armados se han eliminado de Méjico hace años. Sin embargo, la obra reformista — despreciando las detenciones o los regresos eventuales — visiblemente ha continuado su marcha. Las instituciones políticas se han consolidado, las conquistas sociales de los trabajadores se han afirmado, y el capital ha encontrado sus puntos de apoyo sobre bases equitativas. El Estado ha engrandecido su potencia interna y externa. Las censuras dentro y fuera del país son menos frecuentes y menos violentas; pero bajo las nuevas perspectivas políticas y económicas, sin duda interesantes, Méjico sigue siendo aún conocido parcial e insuficientemente.

Hace más de veinte años, en tierras mejicanas que fueron asiento de la prosperidad agrícola capitalista, antes que se iniciaran las reformas agrarias de Rusia y Europa Oriental, un partidario de la reivindicación de los pueblos indígenas, antiguos posesores de tierras que luego les fueron usurpadas, lanzó como sentencia revolucionaria las palabras Tierra y Libertad.

Aquel hombre hoy es juzgado como un apóstol del agrarismo, según se llama en Méjico a la reforma agraria. Su nombre es Emiliano Zapata, y su personalidad ha sido motivo de estudio para políticos y sociólogos nacionales y extranjeros. La doctrina de Zapata ha reconstruído la antigua institución española del ejido, que no es sino una extensión de tierras que el Estado cede a los núcleos de la población, para su usufructo.

Pocas cifras bastan para hacer un inventario de la obra agrarista en Méjico: hasta diciembre de 1931 se habían distribuído poco más de siete millones de hectáreas de tierras de diversa calidad, entre unos 700.000 jefes de familias campesinas. Esta extensión representa aproximadamente el 3,5 % de la superficie total del país. A mediados de 1930, las tierras de los ejidos eran el 8 % de las tierras de los predios que entonces estaban en explotación. Las personas que directamente dependen de las parcelas dotadas constituyen más del 17 % de la población total, y los ejidatarios son como una quinta parte del total de la población agrícola activa. Hasta 1931 habían sido beneficiadas con la reforma agraria de Méjico 4.121 localidades. Financieramente, esta reforma representa ya un fuerte valor: hasta diciembre de 1933 el gobierno federal había gastado poco más de cuarenta millones de pesos sólo en estipendios del personal técnico y representativo que componen el organismo burocrático encargado de la reforma agraria. El valor comercial de las tierras afectadas por la reforma era en 1930 de más de trescientos cincuenta millones de pesos. Cada ejido en media para todo el país, tenía en 1930 una extensión de 2.000 hectáreas de tierras de diversas clases, pero en la zona del noroeste del país la superficie media por ejido era de 4,200 hectáreas, mientras que en la parte central, la más densamente poblada y también la más populosa, tal extensión media en 1930 sólo era de 1.100 hectáreas. Cada ejido constituye, bajo muchos aspectos, una sola explotación agrícola, de tal modo que no sería errado decir que la reforma agraria ha creado un latifundismo de una clase especial. De los ejidos que había en 1930, casi la mitad tenían una extensión mayor de 1.000 hectáreas cada uno, y la extensión de todos éstos representaba el 87 % del total de las tierras ejidales. Recientemente se ha pronunciado la contradicción entre los que quisieran ver en el ejido una explotación rural colectiva, bien diversa del tipo ruso, y los que desearían hacer de cada ejidatario un pequeño agricultor. La pequeñez de las parcelas individuales de los ejidatarios dentro de la economía agrícola de Méjico (en 1930, como valor medio 11,8 hectáreas en el Estado de Guanajuato, 7,3 en Puebla, 4,2 en el Estado de Méjico, etc.), y las exigencias de la organización del crédito y la técnica agrícola, obligan a mantener cada ejido como una unidad agrícola, mientras que las resistencias que las clases rurales oponen para la explotación colectiva y la asociación son motivos que sugieren el fraccionamiento de los ejidos en parcelas de explotación y manejos individuales. El resultado de ambas tendencias es de una importancia que no necesita ponderación. Piénsese, por ejemplo, lo que significa que el Estado mejicano, que puede dirigir y potenciar la productividad de sus ejidos, tomara bajo su inmediato dominio el 2,5 % de las tierras de cultivo.

A pesar de la acción cumplida, las fuerzas que han intentado modificar la distribución de las tierras de Méjico, sobre el escándalo de capitalistas y terratenientes, de clérigos y moderados, aun tienen que realizar mucho más. Todavía en 1930 la concentración de las tierras en pocas manos era un hecho sorprendente. Los predios agrícolas, no ejidales, que tenían una superficie de más de 1.000 hectáreas cada uno, sumaban una extensión que representaba el 83,5 % de la superficie total de los mismos predios.

Públicamente se sabe que 7.000 solicitudes de otros tantos núcleos de población, hasta la fecha no han sido resueltas por las autoridades competentes. Además, el número de necesitados que solicitan tierras aumenta constantemente y el partido político dominante apoya sus demandas. Méjico, resolviendo en esta forma su problema de distribución territorial, se apresta también a incrementar su producción agrícola, pero sobre todo pretende resolver definitivamente las causas económico-sociales que han motivado todos sus disturbios interiores.

Alanís Patiño.

De “Crisol”, de Méjico.

LA ORGANIZACION Y LAS LUCHAS DE LOS OBREROS FERROVIARIOS

CAPITULO III

La Confederación de S. M. de Cambistas, Señaladores, Guardas y Peones de Ferrocarriles. “El Ferrocarril”.

El 18 de junio de 1902, en el local de la calle Ayolas 23, donde tenía su sede la Asociación Anticlerical, se reunía un núcleo de cambistas y señaleros del puerto de la Capital y del Ferrocarril Sud. En esa reunión quedó constituída la Confederación de Socorros Mutuos de Cambistas y Señaladores de Ferrocarriles. La Confederación comenzó a editar al año siguiente un boletín mensual de cuatro paginitas con el título de “El Ferrocarril”. El primer número de este boletín apareció el 5 de abril de 1903. Por ese entonces la entidad había dado cabida en su seno a los guardas y cambiado, como consecuencia, su título. Era ahora Confederación de Socorros Mutuos de Cambistas, Señaladores y Guardas de Ferrocarriles.

La sociedad había progresado, y, siguiendo el ritmo de sus progresos, fueron ampliándose los propósitos iniciales de sus fundadores. En una sesión que la Comisión Directiva celebró el 13 de marzo del año citado acordó nombrar un secretario-gerente, yendo a buscar para desempeñar el cargo a Antonio Zaccagnini, que ocupaba un puesto análogo en otra sociedad de socorros mutuos: El Olimpo Argentino, de Barracas. Fué en la misma reunión cuando se resolvió editar el periódico. Ambas resoluciones obedecieron a un plan perfectamente trazado. Consistía este plan, no conocido posiblemente por todos los socios, en encaminar a la asociación por rumbos distintos al del simple socorro mutuo. Conviene advertir, sin embargo, que el socorro mutuo ejercido por entidades donde se agrupasen libremente los obreros y empleados de ferrocarriles era ya para las empresas un síntoma de rebeldía, visto, naturalmente, con inquina por ellas y combatido también. Para evitar el funcionamiento de organismos de esta naturaleza, las compañías tenían sus propias sociedades, a las que obligaban a pertenecer a todo el personal. Presidente honorario de cada una de estas sociedades era, siempre, el gerente del ferrocarril respectivo.

El primer estatuto de la Confederación fué un estatuto del tipo común a todas las sociedades de socorros mutuos; pero inmediatamente de esa sesión de Comisión Directiva de que hablamos se realizó otra en la cual se resolvió someter a la asamblea un proyecto de nuevos estatutos. En este proyecto, que fué aprobado por una asamblea realizada el 3 de mayo, comienza a apuntar la preocupación real de quienes orientaban y dirigían la sociedad. He aquí los propósitos que el nuevo estatuto enunciaba:

a) *La mutua protección y auxilio del personal que la forma.*

b) *La defensa de los intereses profesionales, colectivos e individuales de los asociados.*

c) *El estudio de todas aquellas cuestiones que puedan interesar a la entera clase ferroviaria.*

Se dió entrada en la sociedad a los peones. *Pueden formar parte de la Confederación* — decía el estatuto — *todos aquellos que comprueben ser o haber sido, a los menos por el período de cuatro años, cambistas, señaladores, guardas y peones en alguno de los ferrocarriles de la República Argentina.* Con tal motivo la institución cambió nuevamente de nombre, siendo desde entonces el de Confederación de Socorros Mutuos de Cambistas, Señaladores, Guardas y Peones de Ferrocarriles.

Dividíanse los socios en dos categorías: 1ª y 2ª. A la primera pertenecían todos aquellos que en el acto de su ingreso en la Confederación no hubiesen sobrepasado los cuarenta y cinco años y gozasen de buena salud, y a la segunda los que al ingresar no estuviesen en esas condiciones. *Todo socio* — establecíase en el artículo 6º — *está en el deber de cooperar eficaz y lealmente al fin de la Confederación, observar las disposiciones reglamentarias y estatutarias de la misma y llevar una vida honrada y laboriosa como ciudadano y como empleado.* Uno de los motivos de expulsión era el de *cometer actos que impliquen traición o deshonra a los móviles sociales.* Entre los derechos de los socios figuraba el de *la defensa y protección de la Confederación en caso de conflicto o de medida injusta tomada contra ellos por cuestiones referentes al trabajo.*

La primera jira de propaganda. La Confederación de Ferrocarrileros.

En seguida de esta asamblea el secretario-gerente llevó a cabo una jira por la línea del Sud. Esta fué la primera jira que se realizó en el país para organizar al gremio ferroviario. Dejó establecidas varias secciones. Poco después de su regreso resolvíase cambiar el nombre de la entidad por el de Confederación de Ferrocarrileros y admitir en ella a los telegrafistas, auxiliares y jefes de estación. Un poco antes se habían abierto las puertas también, para entrar, a los camareros, guardahilos, engrasadores y serenos. Como motivo para el cambio de nombre se dió el de que el existente, al especificar solamente a tres categorías de obreros ferroviarios, dificultaba la organización de las otras. La razón es, sin duda, de peso; mas consecuencia inmediata de ello fué la desaparición de las palabras que, en el nombre, caracterizaban a la sociedad como una sociedad de socorros mutuos.

En septiembre, el periódico aparece con un nuevo formato; a sus cuatro paginitas iniciales sucedieron cuatro páginas, es decir, duplicó su tamaño. En diciembre reformábase otra vez el estatuto. Mientras tanto, habíanse realizado varias jiras más y establecido nuevas secciones. El periódico dedicaba gran espacio a los accidentes de trabajo que ocurrían, muy frecuentes, ordenándolos bajo el título de “Nuestras ganancias”; otro lugar preferente daba a las noticias referentes a los balances de las compañías, haciendo resaltar los dividendos repartidos entre los accionistas, esto es, las ganancias de ellos. El plan se iba cumpliendo, pues, gradualmente, por etapas, cuidando de no alarmar, no ya a las empresas — que es de suponer se dieran perfecta cuenta de lo que la Confederación pretendía —, sino a los mismos obreros, temerosos en general de las medidas que aquéllas tomaban contra los sospechados de mantener relaciones con sociedades de resistencia.

Las reformas introducidas al estatuto fueron importantes. *Forman parte de la sociedad* — decía el estatuto reformado — *todos los que pertenecen al personal de tráfico de los ferrocarriles de la Nación, hasta el jefe de estación, inclusive, y los demás gremios que tengan relación inmediata con el tráfico, es decir, tracción y vías y obras. Cada una de esas reparticiones de los ferrocarriles formará un sindicato que ha de regirse en base de los presentes estatutos y a los reglamentos que sancionen las asambleas generales y los congresos.*

Hasta entonces la parte más importante de las funciones sociales había sido ejercida por la asamblea de los asociados de la Capital, si bien las secciones del interior podían designar representantes en ella y hacer proposiciones. Además de la asamblea, cuando los asuntos lo requerían, se utilizaba el voto general. En lo sucesivo, por virtud de las reformas introducidas al estatuto, la Capital pasó a ser una de las tantas secciones. Instituyóse la asamblea general de representantes, que debía realizarse una vez por año. Los representantes (delegados) los nombraban las secciones de acuerdo al número de sus asociados.

El ingreso de una parte importante de los obreros de los talleres del Ferrocarril Sud acentuó aún más el carácter que había ido tomando la Confederación. Por otra parte, acontecimientos que ella no pudo dirigir le impusieron la necesidad de declarar una huelga del personal de tráfico en el Ferrocarril Central Argentino. Después de ocurrido esto resultaban inútiles ya los disimulos. Así lo entendieron los dirigentes, y terminado el conflicto, en el cual los obreros fueron derrotados, declaraban en “El Ferrocarril”, contestando seguramente a algunas reclamaciones, que los fondos de la institución servían principalmente, y con prioridad a cualquier otro fin, para organizar a los obreros de los ferrocarriles para la resistencia y la lucha contra la explotación ejercida por las empresas ferroviarias, su prepotencia y sus abusos.

El programa de reivindicaciones de la Confederación. Las funciones sociales.

El conflicto a que nos referimos, y del que se hablará más adelante, inicióse el 26 de febrero de 1904 y terminó el 16 de marzo. Al mes siguiente, en un alarde de fuerza y como para demostrar que en lugar de amenguados sentía acrecidos sus ánimos después del fracaso, la Confederación resolvía editar quincenalmente el periódico. En junio reformaba de nuevo su estatuto. El punto c) de su declaración de propósitos quedaba modificado así: *Estudio y reivindicación de todas las mejoras que sean discutidas por las asambleas generales o congresos.* A renglón seguido especificaba cuáles reivindicaciones consideraba de más importancia. Ellas eran:

1º *Disminución de las horas de trabajo.*

2º *Aumento de salario, y salario doble para el trabajo nocturno.*

3º *Abolición del trabajo a destajo, horas extraordinarias, suplementos y primas en todos los servicios, que son la causa conocida de la desunión y el antagonismo entre los productores.*

4º *Establecimiento de una caja de pensiones por parte de las empresas para los empleados y obreros.*

5º *Supresión del sistema de multas, todo otro descuento en concepto de castigo o corrección y traslados sin causa justificada.*

6º *Establecimiento de un jurado mixto, formado por representantes de las empresas y de la Confederación, para resolver todos los conflictos.*

7º *La confirmación de ser aumentados todos los sueldos en un lapso de tiempo determinado y fijación del salario mínimo.*

8º *Libertad amplia a los empleados de pertenecer o no a las sociedades de socorros mutuos de las empresas.*

9º *La confirmación del nombramiento efectivo del empleado en sus funciones a los tres meses de estar desempeñando una plaza.*

10º *Licencia anual, para todos, de diez días, como mínimo, con sueldo entero, y derecho a seis meses de licencia cada cuatro años, con reposición en su puesto a su regreso.*

11º *Abonos suplementarios, o transporte gratuito de víveres en las localidades donde haya carestía.*

12º *Los empleados y obreros gozarán de una rebaja de 75 % para pasajes sobre las tarifas de cualquier empresa de la República, y de pasajes gratuitos en aquella donde presten sus servicios.*

13º *Unificación del sistema de señales y de circulación para todas las vías férreas normales y estrechas, y adopción, con los últimos adelantos científicos, de todos los medios de seguridad e higiene para las líneas y talleres.*

14º *Legislación sobre responsabilidades en los accidentes del trabajo.*

15º *Sueldo íntegro en caso de enfermedad.*

16º *Abono de gastos de viaje en todas las divisiones y servicios.*

17º *En caso de fallecimiento de algún empleado, pago inmediato de los gastos de inhumación.*

18º *Pago del tiempo invertido por el personal para ir a la consulta médica.*

19º *Las vacantes producidas serán llenadas por los que inmediatamente tengan derecho al ascenso, por antigüedad y competencia; después de éstos gozarán de preferencia los hijos de los empleados.*

20 *Libertad del personal de vías y obras, como de todas las demás reparticiones, de proveerse de la comida y objetos de consumo donde mejor le plazca y convenga.*

21º *No admitir menores de edad, ni personas que no hayan practicado, en los servicios que encierren un peligro.*

22 *Descanso semanal, como mínimo, de treinta y seis horas consecutivas para todo el personal.*

23º *No admitir en las empresas menores de catorce años e implantación de escuelas nocturnas para los analfabetos.*

24º *Implantación de instituciones benéficas tendientes a elevar la condición moral, intelectual y material de los asociados (cooperativas de consumo, bibliotecas, escuelas etcétera).*

25º *Pase libre a los hijos de todos los empleados para que puedan concurrir a los colegios.*

La frondosidad de este programa salta a la vista. Bien mirado, tantas cláusulas pudieron concretarse en media docena, o aun menos, de puntos. Su enumeración aquí ha sido, asimismo, demasiados larga y tal vez peque de latosa. Sólo la hemos hecho a título de curiosidad, porque — para nosotros, al menos — resulta curioso el conocimiento de las preocupaciones de los militantes de otras épocas. Frecuentemente, muchas de esas preocupaciones constituyeron obstáculos serios a la obra de la organización sindical, siendo ora motivos de discordia y factores de división, ora causa de que la acción de la clase se diluyera y esterilizase yendo en pos de fines utópicos o sin ninguna importancia real; pero en el caso de la Confederación nada parecido ocurrió. Una vez que incluyó tal programa en su estatuto, allí quedó; conforme con esto, dedicó sus luchas a la consecución de lo que entonces era fundamental para el gremio, y como si así obró fué por virtud de imposiciones del propio gremio, que a éste, a su vez, le impusieron su situación y sus necesidades, resultó lo que tantas veces resulta: que mientras olvidaba una buena parte de las reivindicaciones contenidas en su programa, luchaba por otras que no estaban en él.

Entiéndese que todo el programa contenido en el inciso e) — decía a continuación de lo transcripto — *podrá ponerse en práctica por la fuerza de la unión organizada, la propaganda continua, el desinterés privado de los asociados, ejerciendo para ello cuantas acciones consientan las leyes del país, de acuerdo con los medios que puedan escoger las asambleas y los congresos.*

Al incorporarse a la institución los obreros de los talleres, no quedaba ya especialidad alguna que no tuviese cabida en su seno. El estatuto fué, pues, reformado también en ese sentido: *La Confederación se compondrá de todos los ferrocarrileros de la República que acepten y cumplan los presentes estatutos y acaten los acuerdos tomados en las asambleas generales y en los congresos.* Y mientras ampliaba sus bases de organismo sindical, disminuía en igual proporción las correspondientes al socorro mutuo. De las cláusulas que se referían a éste sólo quedó una estableciendo el derecho de los socios a ser indemnizados en caso de accidente en el trabajo. Consecuencia obligada de la transformación sufrida fué la desaparición de las diversas categorías entre los asociados. *No habrá más categorías que la de socios activos,* decía el nuevo estatuto, en el cual siguió figurando, pero ahora como propósito simplemente, la parte que en el anterior establecía la organización por especialidades: *Cada una de las reparticiones de los ferrocarriles se constituirá en sindicato autónomo cuando la Confederación lo crea conveniente.* El propósito no llegó a cumplirse nunca.

La Confederación siguió siendo un organismo centralizado. En él las funciones sociales eran ejercidas por los congresos, por el Consejo Nacional de Representantes, por el Comité Central, por las asambleas seccionales, por las comisiones ejecutivas, por los delegados y por el voto general. El Comité Central y el Consejo Nacional de Representantes fueron las modificaciones introducidas en este punto; substituyeron, respectivamente, a la Comisión Directiva y a la Asamblea General de Representantes. El Consejo Nacional era un cuerpo de carácter permanente, integrado por un representante de cada sección o delegación, que se reunía ordinariamente cada tres meses y extraordinariamente cada vez que el Comité Central o diez secciones y delegaciones lo creyesen conveniente. Sus atribuciones consistían en: elegir y fiscalizar el Comité Central; discutir los programas de reivindicación, siempre que hubieran precedido indicaciones directas de las secciones o delegaciones; acordar las indemnizaciones; mantener relaciones con las organizaciones ferrocarrileras de todo el mundo; resolver las divergencias entre las varias entidades de la Confederación; someter los asuntos de mayor importancia al voto general, y nombrar de su seno la comisión revisadora de cuentas. Las facultades de las secciones eran limitadas. Económicamente, sólo se reservaban, para gastos de administración, el diez por ciento de las cuotas cobradas. Sus demás atribuciones consistían en: elegir la Comisión Ejecutiva y su representante en el Consejo Nacional, que podía ser o no socio de la sección; mantenerse en continua comunicación con él y con el Comité Central, transmitiendo a este último las adhesiones, reclamos, avisos, proyectos y quejas de los socios, así como los informes y estadísticas que se les pidieran; comunicar todos los meses su estado financiero; ejecutar los acuerdos del Consejo Nacional y del Comité Central, y nombrar ayudantes que las representaran en los centros ferrocarrileros, a los efectos de la cobranza, de la propaganda, etc. Las secciones las constituía el Comité Central, *por resolución del Comité Nacional o por razones de progreso, administración y propaganda,* en aquellas localidades que, por el número de socios y por la importancia del tráfico lo necesitaren. En cuanto a las delegaciones, las creaba el Comité Central en aquellas localidades de menor importancia que por una u otra causa no pudieran ser comprendidas en el radio de una sección local. Se reservaban para sí el cinco por ciento de la cobranza de las cuotas sociales, y elegían representantes al Comité Nacional. Por último, el secretario-gerente era un empleado rentado al servicio directo del Comité Central, pero que podía apelar de cualquier resolución tomada por éste a su respecto, ante el Consejo Nacional y en última instancia por medio del voto general. Los congresos debían realizarse cuando el Consejo Nacional de Representantes lo creyera conveniente.

Durante algún tiempo fué propósito de la Confederación solicitar la personería jurídica, pero no llegó a hacer ninguna gestión en ese sentido.

Relaciones de la Confederación con “La Fraternidad”.

Poco antes de modificar su estatuto por penúltima vez, la Confederación de Ferrocarrileros, que, según hemos visto, incluyó entre las especialidades que agrupaba a la de tracción, quiso saber qué opinión tenía “La Fraternidad” al respecto. Con tal motivo, el 27 de noviembre de 1903 envió delegados a la secretaría de aquélla. En “El Ferrocarril” encontramos una versión de la entrevista:

“Hemos venido — dijeron los delegados — para que los maquinistas y foguistas sepan que nuestra institución se engrandece; ese progreso y engrandecimiento ha de vincularnos cada día más a todos los ferrocarrileros de la República. Pues, señor presidente, vuestros deseos son los nuestros; nuestras esperanzas, las vuestras; nuestros ideales son los ideales que animan a los buenos, a los conscientes, a los altruístas.” Entrando después de lleno en la cuestión principal, nuestro secretario dirigió estas preguntas: “¿Opinan ustedes que podría perjudicar en algo a la vida y marcha de “La Fraternidad” la entrada de maquinistas y foguistas en la Confederación cuando estos elementos vinieran a nosotros — como afirman — por simpatía, por deseo de solidaridad, sin pensar ni lejanamente en abandonar a la primera y más vieja institución.”.

Contestó el señor presidente de “La Fraternidad” con frases oportunas y benévolas para nosotros, de aliento y de esperanza, afirmando que en nada esa resolución — a su juicio — perjudicaría la vida de la sociedad de su presidencia, y que, pues, la Confederación podía aceptar el apoyo, la ayuda y la adhesión de los maquinistas y foguistas, como en cualquier momento podría contar seguro la cooperación de la sociedad, en todo lo que a su alcance estuviese, en beneficio de la Confederación. Terminó saludando a nuestra asociación y augurándole vida larga y próspera.

Después de varias observaciones y de una discusión cordial y amistosa, en la que terciaron representantes de ambas corporaciones, nos retiramos del local de “La Fraternidad” tranquilos por las declaraciones recibidas y muy atentamente obsequiados por todos los concurrentes, a quienes saludamos una vez más en nombre de la Confederación de Ferrocarrileros, a la cual los maquinistas y foguistas pueden, pues, adherir sin desmentir su cariño, ayuda, protección y apoyo a la primera y más vieja institución.

Fué aquella del viernes una reunión de la cual tendremos siempre gratos recuertos.

En todo esto hubo, sin duda, una confusión lamentable.

Hemos visto ya cómo en la Memoria de 1899 la Comisión Directiva de “La Fraternidad” se ocupa de aclarar ante sus socios el verdadero carácter de la institución, diciendo que toda persona al ingresar debía tener presente que no entraba a formar parte de una sociedad de socorros mutuos, sino en un organismo cuyo objeto principal era protegerlo en su trabajo. Pero la aclaración hecha a los socios, entre los socios quedó. Públicamente sólo se la consideraba bajo aquel aspecto; y en una de las crónicas en que “La Nación” informaba de las alternativas del pedido hecho por los maquinistas, en 1896, a las empresas, decíase también, al explicar a los lectores las características de la entidad a que pertenecían los reclamantes, que ellas no eran las de las sociedades que agrupaban a los obreros de Sola y a los demás que por aquella época sostenían conflictos, sino las de una sociedad de socorros mutuos. De la publicación de “El Ferrocarril” se desprende que ése era también el concepto de la Confederación, pues únicamente así se explica que encontrase natural que los maquinistas estuviesen organizados en ella y en “La Fraternidad” al mismo tiempo. El malentendido no había de tardar en crear una situación molesta. Y esa situación se produjo a los pocos meses, en ocasión de la huelga de tráfico en el Central Argentino.

ALREDEDOR DE LAS REFORMAS A LA LEY DE JUBILACIONES CIVILES

Después de un laborioso proceso de gestación, iniciado hace ya años, han sido sancionadas algunas reformas a la ley 4349, de Jubilaciones y Pensiones Civiles. No obstante que las modificaciones introducidas no son todo lo radicales que la situación angustiosa de la Caja hacía esperar, ellas están lejos de ser tan malas como la primitiva sanción del Senado.

Los intereses más encontrados han tratado de influir en la sanción del Parlamento. Desde los más justos y modestos de los obreros, que aportan ingentes recursos a la Caja y sólo tienen remotas perspectivas de llegar a la jubilación por causas distintas y conocidas, que como es natural bregan por colocarse en situación tal que sus aportes no vayan al abismo sin fondo de una institución sin ninguna garantía de estabilidad económica, hasta los de los altos funcionarios jubilados que, no obstante haber insumido muchas veces el monto de su contribución personal, pretenden hacer valer supuestos derechos adquiridos a seguir disfrutando la jubilación a perpetuidad y sin merma ninguna, pasando por las distintas categorías que pretenden para sí situaciones de privilegio que nada justifican.

Resultado de esta puja son las reformas sancionadas, especie de paño de lágrimas que ni ha resuelto el problema de la estabilización de la Caja ni ha satisfecho los apetitos de los privilegiados ni puede conformar al grueso de los afiliados de la Caja, los obreros y empleados modestos, que continuarán con la misma incertidumbre respecto de su porvenir.

A pesar de las reformas, que contempladas en conjunto señalan un ostensible mejoramiento de la ley y tienen cierta pálida afinidad con las sustentadas por la Asociación Trabajadores del Estado, se mantienen privilegios que además de ser irritantes significan un pesado lastre que los afiliados deberán seguir arrastrando.

Consideradas en detalle muchos reparos cabría hacer a la nueva ley, especialmente en lo que se refiere al mantenimiento de la cláusula que establece que los aportes no se devuelven sino después de diez años de servicio, sostenida con la condenable especulación de que con ellos se contribuirá a mantener la estabilidad de la Caja, sin tener en cuenta que los aportes son patrimonio exclusivo de quienes los han realizado y que quien no renuncia voluntariamente tiene derecho inalienable a disponer de lo suyo. Otro reparo es el del mantenimiento de las jubilaciones suntuarias, que tal son las de 1000 a 1900 pesos mensuales y más que la nueva ley hace posibles, que insumen mucho más de lo que los beneficiados han aportado y desvirtúan el fin de la ley que no puede ser de costear hasta lo superfluo para algunos a costa del haber jubilatorio de los demás (1).

Sancionóse, empero, un artículo, el 9º de la reforma, que no obstante haber sido incluído con espíritu tan restrictivo que alcanza los límites de la extorsión, da el derecho de opción al personal accidental o transitorio que en lo sucesivo ingrese a la administración pública.

Por el mismo artículo se concede un plazo de un año para que los funcionarios, empleados y obreros que aún no se hayan inscripto en la Caja soliciten que se les formule el cargo correspondiente, perdiendo los que no lo hagan el derecho a acogerse a sus beneficios. Para el personal obrero, cuya estabilidad está supeditada al monto de las partidas del presupuesto, a los vaivenes de la política y aún al capricho de ciertos jefes, este artículo 9º es el clavo ardiendo del que deberán tomarse si no quieren que sus ya exiguos emolumentos sufran una nueva y considerable merma que no les reportará ningún beneficio real.

Significan cierta mejora en la ley las modificaciones introducidas en los artículos 4º, que establece un aumento en el porcentaje de las jubilaciones privilegiadas y al 5º, concediendo derecho a los afiliados a elegir dos miembros titulares y dos suplentes en el Directorio.

---

(1) Damos a continuación un cuatro demostrativo de la deleznable base económica en que se asienta la Caja de Jubilaciones y Pensiones Civiles, aún después de las reformas que la han mejorado, tomando como ejemplo el hipotético caso de un ciudadano que tuviera la dicha de ingresar a la repartición nacional con un sueldo inicial de tres mil pesos, por el cual se hicieran los correspondientes aportes y cuya jubilación durara sólo die zaños. Veremos que aún en este caso tan utópicamente favorable el resultado sería desastroso para la Caja y que quienes a ella aportan deberán cargar con el fuerte déficit resultante.

El promedio de diez años para la duración de la jubilación no es exagerado y en realidad resulta mayor especialmente para aquellos funcionarios que han disfrutado de un elevado nivel de vida; además para este cálculo no se toman en cuenta las pensiones que pueden corresponder a los derechohabientes del jubilado. Unas pocas cifras certificarán cuanto decimos:

ENTRADAS POR APORTES	
Por el primer mes de sueldo	$ 3.000.—
Por el 8 % durante 30 años ($ 240 por 360 meses)....	„ 76.400.—
Por el 6 % a cargo del Estado ($ 180 por 360 meses)....	„ 64.800.—
Total......	$ 144.200.—
SALIDAS POR JUBILACION	
Por jubilación durante 10 años ($ 1920 por 120 meses)...	$ 230.400.—
RESUMEN	
Salidas....................	$ 230.400.—
Entradas..................	„ 144.200.—
Déficit a cargo de la Caja	$ 86.200.—

En este supuesto caso, que desde luego difícilmente llegará a presentarse ya que lo común es que sólo después de muchos años de servicios haya quien llega a percibir tan elevada remuneración y, por lo tanto, se aporta por sumas muy inferiores, los afiliados a la Caja deberán hacer frente a una diferencia de ochenta y seis mil doscientos pesos, suma equivalente al aporte de un mes de 6734 obreros que perciban pesos 160 mensuales o al de dos obreros de igual sueldo durante treinta años de servicios.

Como la generalidad de los que se jubilan extraen mayor cantidad de dinero que el aportado, fácil resulta deducir el destino que ha de tener el dinero de quienes inician ahora sus aportes.

(De “El Trabajador del Estado”).

Individualmente todo socialista debe entrar en la organización de su gremio y empeñarse en extenderla y robustecerla. Todos debemos al gremialismo proletario el aporte de nuestra ciencia y nuestra palabra, cuando nos sea solicitada. Pero no exijamos de nadie, disciplinariamente, como partido, una actitud determinada en cuestiones y asuntos de gremio, de cuyas circunstancias de detalle el partido no puede juzgar. De otra manera, nos expondríamos a perder para la acción política el concurso de ciudadanos a quienes nuestra imposición oficiosa no los haría mejores para la acción gremial.

Juan B. Justo.

CANTIDAD E IMPORTANCIA DE LAS DESTILERIAS DE PETROLEO

Según recientes informes acerca del número e importancia de los establecimientos que industrializan el petróleo, existen en el país 18 de éstos, inclusive el destruído recientemente en Campana, cuya reconstrucción se ha comenzado ya, y tienen la capacidad industrial que se detalla a continuación, lo mismo que el lugar en que funcionan, con especificación de la compañía a que pertenecen.

Yacimientos Petrolíferos Fiscales tiene una destilería en La Plata que puede tratar 1.188.000 metros cúbicos de petróleo por año, habiendo elaborado en el mencionado establecimiento metros cúbicos 878.072, obteniendo 202.185 metros cúbicos de nafta; otra en Plaza Huincul, con capacidad de 12.865 metros cúbicos, que trató esa misma cantidad y obtuvo 1992 metros cúbicos de nafta; otra destilería en Vespucio, Salta, con 17.188 metros cúbicos de capacidad, empleada totalmente, de la que se obtuvieron 5096 metros cúbicos de nafta. Una cuarta destilería de Y. P. F. instalada en Comodoro Rivadavia está destinada a la elaboración de gasolina.

La Compañía Nacional de Petróleo (Standard Oil Co. of New Jersey) figura con una destilería en Campana (recientemente destruída por el incendio) con una capacidad de 1.158.000 metros cúbicos, en la que fueron tratados en 1932, 289.000 metros cúbicos de petróleo que dieron 138.262 metros cúbicos de nafta. La misma empresa posee otra destilería en Bahía Blanca, con una capacidad de 172.800 metros cúbicos, en la que se trataron 151.552 metros cúbicos de mineral crudo, obteniéndose 42.280 metros cúbicos de nafta.

La Standard Oil Company, sociedad anónima argentina, tiene una destilería en Plaza Huincul, Neuquén, de una capacidad de 5.000 metros cúbicos, cantidad ésta que fué tratada en 1932, obteniéndose 840 metros cúbicos de nafta. Esta misma empresa posee otro establecimiento en Manuel Elordi, provincia de Salta, que tiene una capacidad de 22.896 metros cúbicos, que fué colmada en el año indicado, obteniéndose 5.953 metros cúbicos de nafta.

La sociedad anónima de petróleo Diadema Argentina (Shell Mex Argentine) cuenta con una destilería en Avellaneda, que puede elaborar 360 mil metros cúbicos de crudo, cantidad que fué tratada en el año mencionado, habiéndose obtenido 175.612 metros cúbicos de nafta.

En Comodoro Rivadavia posee la Compañía Ferrocarrilera de Petróleo una destilería que tiene una capacidad de 342.000 metros cúbicos, la que fué empleada totalmente en 1932, obteniéndose 71.820 metros cúbicos de nafta.

La compañía argentina de petróleo Astra tiene también una destilería en Comodoro Rivadavia, con 7.200 metros cúbicos de capacidad, cantidad que fué tratada en 1932, lográndose una producción de 504 metros cúbicos de nafta.

La compañía La Isaura, sociedad anónima, posee una destilería en Bahía Blanca, la cual tiene una capacidad de 72.000 metros cúbicos, habiendo tratado 29.000, que dieron 9.837 metros cúbicos de nafta.

Dos destilerías posee en Campana la compañía argentina de petróleo Itaca. Una planta vieja de 144.000 me-

LA ORGANIZACION Y LAS LUCHAS DE LOS OBREROS FERROVIARIOS

CAPITULO V

Concepto de la Confederación de Ferrocarrileros sobre los conflictos. La primera huelga de tráfico.

Salvo la huelga del personal de tracción de los años 1897-1898 y de algunos movimientos aislados y de muy poca importancia, expresión, más que nada, del profundo malestar de los obreros ferroviarios y de su protesta, después de la gran huelga de 1896 no se produjo, hasta 1904, ningún hecho digno de destacarse. En este último año estalló la primera huelga de tráfico. Tuvo lugar en las líneas de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino, empresas que se habían fusionado recientemente.

La Confederación de Ferrocarrileros hizo de su parte todo lo que pudo para evitar el conflicto, que vino, en cierto modo, a torcer sus planes, consistentes en organizar, previamente a toda acción, a la totalidad del gremio. *El secreto del éxito a alcanzarse por nuestras falanges bien unidas y compactas* — decía pocos meses antes — *ha de residir en la disciplina y seriedad de todo movimiento que tenga el sello de la Confederación... Una institución que acaricia un porvenir seguro, como la nuestra, no ha de obrar nunca sin reflexión y por el simple empuje de causas exteriores... Ha de estudiar todos sus actos y procedimientos, o, mejor dicho, todas sus aspiraciones antes de que aparezcan como hechos concretos, para no verse en la obligación de volver atrás y destruir el camino ya recorrido o cambiar aquel rumbo que pareció más acertado...*

Se habían producido a la sazón varios conflictos y declarado tres huelgas, con las cuales la Confederación no se solidarizó. Creyó del caso, por eso, hacer su composición de lugar, y la hizo con una declaración de la que están tomados los párrafos transcriptos. Las huelgas las sostuvieron personales de cambistas en Pergamino, Rosario y el puerto de la Capital. en septiembre, octubre y noviembre de 1903, respectivamente, terminando con un fracaso las dos primeras y con un arreglo satisfactorio la última. Esta tuvo como motivo originario la supresión del tiempo que se daba al personal para la comida. Era de una hora ese tiempo, y el horario de trabajo ilimitado: doce, trece, catorce horas sin descansar. La primera medida del jefe de tráfico, cuando recibió a la comisión que fué a informarle del reclamo y de la actitud de los obreros, fué echarlos a todos; pero después, puestos en comunicación con el ingeniero-jefe, lograron que éste la reviese y restableciera la hora de descanso.

La huelga en las líneas de las empresas fusionadas tuvo una preparación de varios meses. Independientemente de los propósitos exteriorizados por la Confederación, un cúmulo de factores trabajaban el ánimo del personal de estas empresas, impulsándolo a seguir un rumbo distinto del que aquélla le aconsejaba. Uno de estos factores lo constituyó la creencia de que la dirección de ambas compañías no había de llegar a permitir el conflicto. A tal creencia dieron lugar varias disposiciones del directorio que el personal interpretó como manifestaciones de su temor por la agitación que se llevaba a cabo entre los obreros y que, ciertamente, fueron determinadas por ella.

La primera de estas disposiciones consistió en establecer un ''fondo de pensión graciable'' *a beneficio de los empleados a sueldo mensual que a juicio de la compañía sean merecedores de una consideración especial.* Se hizo pública en los primeros días de diciembre de 1903. *El propósito de los directores* — decía sin disimulo la publicación — *es mejorar las condiciones de servicio y la posición de los empleados, estimulándolos a tomar interés personal en sus deberes, creyendo que esto propenderá a la prosperidad de la compañía.* Remarcaba después: *El acordar una pensión será un acto de gracia del directorio, acto que ejercerá exclusivamente según su propia discreción.* Y como si esto no estuviese bastante claro, para que nadie pudiera confundirse, advertía en otro lugar: *Una pensión concedida por los directores sobre estas bases no conferirá derecho ninguno de propiedad... El directorio se reserva el derecho* — agregaba — *de dejar cesante a cualquier empleado en cualquier momento que viere conveniente.* Y luego: *La participación de un empleado en cualquier huelga u otra combinación o movimiento que en la opinión de los directores pueda ser contrario o perjudicial a los intereses de la empresa, será una barrera absoluta contra la consideración favorable de una solicitud de pensión; y cualquier participación en el sentido mencionado por parte de un pensionado hace caducar ''ipso facto'' la pensión.* Entre tantas cláusulas destinadas a condicionarla, aparecía como perdida la que especificaba el monto de la regalía: *Cuando un empleado haya llegado a la edad de sesenta años, con no menos de quince años consecutivos de servicio en la empresa, y siempre que durante ese tiempo su foja de servicios haya sido completamente satisfactoria a juicio de los directores, podrá solicitar una pensión que no exceda de una tercera parte del sueldo que goce en la fecha de retiro.* Pero los directores — no podía dejarse pasar la oportunidad de hacerlo notar una vez más — *se reservan el derecho general y absoluto para en cualquier momento modificar o declarar nula y, sin valor alguno cualquier pensión que se haya concedido, si el que goza de ella se ocupara de algún negocio, empleo, oficio o trabajo remunerativo sin consentimiento de los directores, o en el caso de proceder en la opinión de éstos de una manera adversa a los intereses de la empresa...* Días más tarde, otra publicación anunciaba al personal que se había resuelto otorgarle unos bonos de veinte y veinticinco centavos durante los meses de cosecha. El 25 de enero, cuando los obreros habían realizado ya varias asambleas, un aviso de la administración daba cuenta de que el directorio de Londres había acordado un aguinaldo de medio mes de sueldo para todo el personal permanente que hubiera trabajado durante el año 1903; prometíase, además, en ese aviso que al regreso del gerente, que estaba en Londres, se procedería a una revisión de las planillas de sueldos, y que las modificaciones que en éstos se hicieran comenzarían a regir desde el 1º de enero.

La Confederación trató por primera vez el asunto en su asamblea del 29 de noviembre. Esta debía considerar un orden del día en el cual aquél no estaba incluído; pero una correspondencia llegada de Rosario informando del propósito allí existente de reclamar algunas mejoras, obligó a suspender la consideración del orden del día fijado y a tratar únicamente el problema que planteaba dicha correspondencia. Acordó no participar oficialmente en la reclamación y aconsejar a sus asociados para que individualmente, cuando se hiciera, le prestasen todo su apoyo moral y material. La resolución debía ser comunicada a Rosario por el secretario-gerente, personalmente. Pero éste, al llegar a dicha ciudad debió de encontrar un ambiente distinto del que se suponía en Buenos Aires, porque en la asamblea realizada allí, que, según la crónica enviada, estaba compuesta por más de mil personas, habló para pedir a los asambleístas que estuviesen atentos a lo que la Confederación resolviese y no hicieran nada antes de que sus indicaciones llegasen.

En Rosario existía otra organización de ferroviarios: ''La Fraternidad'', de cambistas. Se había fundado en febrero de 1903 y, a pesar de los reiterados pedidos de la Confederación, nunca quiso ni fusionarse con ella, ni establecer tampoco ninguna clase de ligazon. Sin embargo, poco después de estos sucesos, en diciembre, pidió su ayuda para un movimiento que pensaba iniciar. *No se puede acceder al pedido* — contestóle la Confederación — *por muchísimas razones de índole general y especial.*

La agitación, favorecida por la actitud de la empresa, se extendió por toda la línea. En la Capital motivó un movimiento análogo el de Rosario. *Se nos informa* — decía el número de enero de ''El Ferrocarril'' — *que los compañeros de la primera sección de las empresas fusionadas han celebrado dos asambleas entusiastas y numerosas en las cuales han resuelto rechazar el bono de veinte y veinticinco centavos que se quería dar como limosna durante los meses de cosecha y pedir varias mejoras. Al efecto, se nombró una comisión ''ad-hoc'' que representará a todos los gremios ante el señor jefe de tráfico, al cual se pedirá una entrevista con el fin de ponerlo al corriente de los trabajos realizados y de los pedidos de los empleados. Deseamos vivamente a los compañeros que los modestos deseos formulados pasen al campo de la realidad, dispuestos nosotros como siempre a ayudarlos en todo lo que podamos. Por eso entre los compañeros de todas las líneas se ha establecido el pacto de solidaridad, al cual nadie puede faltar sin desmentir su dignidad de hombre.* Por fin, siguiendo siempre las resoluciones del personal, que en su mayor parte no estaba organizado, una asamblea general resuelve, el 24 de enero, que *la Confederación apoyará moral y materialmente todo movimiento tendiente a mejorar las condiciones intelectuales, morales y económicas de los asociados, siempre que éstos procedan en un todo de acuerdo con la Confederación misma, previniendo al Comité Central de todo lo que quieran o puedan hacer.*

La huelga se declaró un mes más tarde: el 26 de febrero. Respondió a ella, casi en su totalidad, el personal de estaciones, y en escala muy reducida el personal de tren. El tráfico fué dificultado grandemente. Se suspendieron los trenes de carga, y los de pasajeros circulaban en forma muy anormal. Su intensidad se mantuvo durante los diez primeros días, comenzando a declinar al cabo de ese tiempo, hasta que el 16 de marzo se dió por terminado el movimiento. Es innecesario agregar que la empresa contó en todo tiempo con el apoyo del gobierno. Soldados oficiaron de guardabarreras. La policía recibió, al terminar el conflicto, un obsequio de quince mil pesos *por los servicios prestados.* Habían pedido los obreros un aumento de diez pesos en los sueldos, más el premio; diez días de licencia por año y el pase correspondiente; aplicación del artículo 18 del Reglamento General de Ferrocarriles, y para los no comprendidos en él un máximun de doce horas de trabajo con dos de descanso. A pesar de haberse perdido la huelga, la empresa concedió después casi todo lo pedido. No fué inútil, pues, el sacrificio realizado por los trabajadores.

Del régimen despótico que imperaba entonces en los ferrocarriles, nos da una idea bastante exacta este suelto aparecido en el periódico de la Confederación:

Nos llega de una estación del C. A. una noticia que podría calificarse de verdaderamente sensacional. Hay empleados inferiores que antes de casarse tienen que pedir permiso a sus jefes inmediatos — alguna vez a seres sin conciencia ni reputación —, que pueden sí o no conceder el pedido permiso. Se añade que últimamente un jefe de estación tuvo que rogar y rogar, casi llorando, para que el inspector seccional le permitiera casarse...

Las huelgas de 1904. Generalización de la jornada de ocho horas en los talleres.

Se observa en los conflictos sostenidos en esa época por los ferroviarios que generalmente se producen en los meses finales del año o, por lo menos, en esos meses empieza el proceso que ha de conducir al conflicto. A fines de ese año de 1904, las huelgas y reclamaciones son numerosas, y su suerte es varia.

El 19 de noviembre los obreros de los talleres de Sola y de Bánfield realizaron una asamblea en la cual decidieron pedir a la empresa las siguientes mejoras: *Jornada de ocho horas; aumento a los peones que ganan menos de $ 2.70 por día, hasta esa suma; aumento de sueldo a los aprendices; que los aprendices de la mecánica no estén más de tres meses en la fragua, y obligación de enseñarles por parte de los capataces.* Desde el movimiento de 1896, ésta fué la primera reclamación hecha por estos trabajadores. Aun estaban los langostas en los talleres. La asamblea, que se realizó en el local de la ''Cavour'', en Barracas, los contó, sin embargo, como asistentes; pero su asistencia, que era necesaria para dar fuerza al petitorio, se logró mediante un ardid. El directorio de Londres, según noticias aparecidas en los diarios, había resuelto dar un aguinaldo a sus obreros y empleados. La administración de aquí no había comunicado todavía nada. La asamblea, convocada por ''un grupo de obreros'', tenía como motivo aparente tratar esa cuestión; pero una vez conseguido el propósito de llevar a ella a los langostas, se procedió de modo que lo que salió fué el pedido más arriba citado. Y la maniobra dió excelentes resultados, porque al cabo de pocos días la empresa accedía, si no a todo, a la mayor parte del pedido. Concedió la jornada de ocho horas, sin disminución de salario; fijó en $ 2.50 por día el jornal mínimo de los peones mayores de edad, y, para compensar la pérdida que sufrirían por la disminución de la jornada, aumentó en un doce por ciento el precio de los trabajos que los obreros hacían por contrata. Es de advertir que, al hacer el petitorio, se trabajaban nueve horas diarias; esta jornada quedó establecida después del conflicto de 1896, y entonces, también, sin disminución de salario. La reunión de la ''Cavour'' tuvo. además, otra consecuencia beneficiosa, pues, animados por el epílogo que la empresa puso a ella, los langostas comenzaron a alentar el propósito que había de determinar su expulsión de los talleres.

En los mismos días, justamente. que ocurría esto en la Capital, en Santa Fe los obreros del **Ferrocarril Santa Fe** hacían otra reclamación. El 18 de noviembre se hizo. El 21, como la empresa no había aceptado, se produjo la huelga. La reclamación partió del personal de talleres, y fué este personal también el que inició el movimiento; pero al día siguiente de producido se plegaba gran parte del personal de tráfico, y tan intensa fué la acción de los huelguistas que en los días sucesivos lograron la solidaridad de muchos maquinistas. La Confederación envió, como delegado, a José María Lemos, que entonces era uno de sus empleados. Se logró una solución satisfactoria. El pliego de condiciones era: *Jornada de ocho horas y veinte por ciento de aumento en los salarios, para el personal de talleres; guardas de 1ª, cien pesos mensuales de sueldo; guardas de 2ª, ochenta pesos de sueldo y furgón efectivo durante todo el año; cambistas, sueldo de setenta pesos y jornada de ocho horas.*

En Junín, igualmente en esos días, se produjo otra huelga, terminada también de manera satisfactoria para los obreros. Tomó parte en ella el personal de los talleres del Pacífico. Se pidió: *Jornada de ocho horas; aumento de veinticinco por ciento en los salarios; jornal mínimo de $ 2.50 para los peones en general; no admitir aprendices menores de quince años, que su salario sea de un peso por día y que la duración del aprendizaje sea de cinco años; sobrepaga del cincuenta por ciento en las horas extraordinarias y de ciento por ciento en las nocturnas; abolición del reglamento interno de multas.*

En el puerto de la Capital, sin lucha, les fué aceptado a los cambistas el siguiente pedido: *Una sola categoría de cambistas; dos días francos por mes; sueldo de ciento veinte pesos* (los aumentos obtenidos fueron de veinte hasta cuarenta pesos).

Como consecuencia de estos movimientos, los obreros de otros ferrocarriles obtuvieron también diversas mejoras. La jornada de ocho horas se hizo general en todos los talleres de las empresas ferroviarias.

Pero no terminaron en triunfos todas las luchas sostenidas en 1904. Hubo algunas derrotas. Ellas ocurrieron en el Central Norte; en Rosario, donde los cambistas de las empresas fusionadas y el personal de carga y descarga realizaron huelgas separadamente, y en Ingeniero White, entre el personal de los depósitos de máquinas. En la huelga del Central Norte tomaron parte también los maquinistas, quedando, después del conflicto, clausurados los talleres que la empresa tenía en San Cristóbal. Tuvieron por objeto estos movimientos, con excepción del de los cambistas de Rosario, conseguir varias mejoras: Cumplimiento del art. 18 del Reglamento General de Ferrocarriles para el personal de tren, ocho horas para el resto de los obreros y aumento de salarios, en el Central Norte; ocho horas y diversas mejoras en los salarios. en Ingeniero White; aumento de jornal pidieron los obreros de carga y descarga de Rosario. La huelga de cambistas respondió al propósito de hacer expulsar de la empresa a un sujeto a quien ésta había puesto como jefe de ellos. Estaban los cambistas adheridos a ''La Fraternidad'', institución de la que ya dimos noticia, y el sujeto, un tal Quiroga, había sido su presidente hasta hacía poco tiempo, siendo expulsado de la sociedad cuando los socios advirtieron que se trataba de un traidor. El puesto a que lo destinó la empresa casi en seguida de haberse producido la expulsión, demuestra que no andaban equivocados los socios de ''La Fraternidad''.

El soborno era, en efecto, uno de los recursos a que apelaban las empresas ferroviarias para anular la obra de la organización sindical; pero su recurso favorito lo constituía la expulsión, simplemente. En la Confederación de Ferrocarrileros no se hicieron públicos jamás los nombres de los componentes del Comité Central, ni de las comisiones, ni de los delegados. La información. cuando llegaba el caso, se daba citando únicamente los números de matrícula. He aquí una de estas informaciones: *Han sido elegidos delegados por el puerto de la Capital, los socios números 736 y 1200; por el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, los 383 y 1978; por el Ferrocarril Central Argentino, los 729 y 814; por el Ferrocarril Sud, los 181 y 324, y por el Pacífico los 84 y 735.* En 1905, una sociedad que existía en Rosario — Sociedad de Empleados Unidos —, cuyo propósito era el socorro mutuo únicamente, vió expulsados del ferrocarril a la mayor parte de los componentes de su comisión directiva; a consecuencia de ello ingresó en la Confederación, traspasándole los fondos.

Las huelgas del período 1905-1908. Huelga y lock-out en los talleres de Bánfield.

Al principiar el año 1905 el personal de tráfico del Ferrocarril Sud comenzó a gestionar las siguientes mejoras:

Aumento de salarios (personal de administración): treinta por ciento para los sueldos de hasta $ 50 por mes; veinte por ciento hasta los de $ 75; quince por ciento hasta los de $ 100; diez por ciento hasta los de $ 125; cinco por ciento para los que excediesen de esta última cantidad.

Salario mínimo: para guardabarreras sin relevo, $ 1.80; para guardabarreras con relevo, $ 1.50; para peones, pesos 0.36 por hora.

Jornada de labor: jefes y auxiliares de estaciones de 1ª categoría, ocho horas; de 2ª, doce horas. Dependientes en general, telegrafistas y boleteros, 1ª categoría ocho horas; 2ª categoría. diez horas. Capataces y peones de vía permanente, diez horas. Personal de trenes, cumplimiento del artículo 18 del reglamento de ferrocarriles.

Como las tramitaciones ante la empresa no dieran ningún resultado, se declaró la huelga, la que se hizo efectiva el día 30 de enero. Comenzó en Ingeniero White. propagándose de inmediato a Tandil, Olavarría, Tres Arroyos, etc. Pero algunas secciones flaquearon, entre ellas la planta urbana, que comprendía desde Constitución a Kilómetro 5. En los días del conflicto estalló la revolución radical, que aunque de poca importancia y fracasada en seguida dió pretexto para un estado de sitio que duró muchos meses. Fueron las organizaciones obreras las que sobre todo resultaron perjudicadas, como si a ellas les cupiese alguna responsabilidad en la fracasada revolución. Se clausuró el local de la Confederación, a su secretario se lo metió primero en un buque de guerra y deportóselo después; el Comité Central fué detenido más tarde. Desde luego que esto decidió la suerte del movimiento. Cuando se detuvo al Comité Central, éste estaba reunido en la secretaría de una sociedad de socorros mutuos de Barracas — ''La Fraternidad Internacional'' — cuyo encargado, por amistad con algunos de sus miembros, la facilitaba para las reuniones. Se llevó la policía a los compañeros José Blanco, José Iglesias Cachafeiro, José Robert, Manuel Sieyra, J. M. Lemos y J. N. Firpo, empleados de la Confederación estos dos últimos. Angel Albertini, que era el encargado del local, fué con ellos. Tellechea y Orueta, miembros también del Comité, ya habían sido detenidos anteriormente.

Los obreros de los talleres de Bánfield y Sola volvieron a la carga en febrero de 1906. Los langostas ya habían desaparecido. Reclamaron: veinticinco por ciento de aumento para los que ganaban hasta $ 0.40 la hora; veinte por ciento para los que ganaban de 0.40 a 0.50, y quince por ciento para los que percibían más de esta última suma. Pidieron, además, que se fijara en quince años la edad mínima de admisión de los aprendices y que se pagara a éstos dieciocho centavos por hora, con un aumento de dos centavos la hora cada seis meses. Como la reclamación no fuera aceptada, hicieron huelga. Y la huelga duró cincuenta y cinco días y terminó con un arreglo satisfactorio.

También hicieron huelga los obreros de los talleres del Ferrocarril Gran Oeste Argentino, en Mendoza, en Villa Mercedes, La Paz y San Luis; los de los talleres del Ferrocarril Oeste, en Liniers; los de los talleres del Ferrocarril Santa Fe; los obreros y empleados de la Oficina de movimiento del puerto de la Capital.

En el Ferrocarril Gran Oeste Argentino se solicitó: cuarenta por ciento de aumento para los jornales de uno a dos pesos; treinta por ciento para los de dos a tres; veinte por ciento para los de tres a tres cincuenta, y quince por ciento para los de cuatro en adelante. Al mes de lucha se logró una solución favorable.

En los talleres de Liniers, donde el personal. en el mes de junio del año anterior sostuviera un pequeño conflicto para exigir la readmisión de varios compañeros despedidos, durante los días 22 y 23 de junio de 1906 sostuvo otro por aumento de salario, llegando a un arreglo con la empresa. En esos días del conflicto los obreros concurrieron al taller, pero no trabajaban, hacían la huelga ''de brazos cruzados''. El sistema no lo aplicaron ellos por primera vez en los ferrocarriles. En Bánfield, meses antes, lo habían puesto ya en práctica los trabajadores de allí, cierta vez que se intentó despedir y se llevó detenido a uno de sus compañeros más activos: José Blanco, a cuyos informes hemos recurrido para redactar parte de esta monografía. A los pocos meses, en octubre, por haber despedido la empresa a un obrero del departamento de locomotoras, se planteó otro conflicto en Liniers, pero esta vez los obreros perdieron.

Las huelgas en los talleres del Ferrocarril Santa Fe y Oficina de movimiento del puerto de la Capital, se perdieron también. En el primer lugar, se pedía aumento de salario, y el movimiento se sostuvo durante setenta y dos días. en el segundo, la huelga perseguía obtener la reglamentación del trabajo.

El 1º de agosto de 1907 declararon una nueva huelga los obreros de los talleres de Bánfield. Se trataba esta vez de un paro de protesta, siguiendo la resolución tomada por las dos centrales obreras de la época: La F. O. R. A. y la Unión General de Trabajadores. Lo motivaron unos sucesos sangrientos ocurridos en Ingeniero White. En este puerto, en un incidente durante una huelga que sostenían los remachadores ocupados en la construcción de los muelles para los elevadores de granos, resultaron heridos un capataz y un crumiro. Luego, en una asamblea que realizaban los huelguistas, un piquete de marinería, sin previo aviso, hizo una descarga de fusilería, matando a uno de los concurrentes e hiriendo a varios. Siguió al hecho la declaración de huelga general por la Federación Obrera de Bahía Blanca. Celosa, tal vez, del proceder de los marineros, la policía aprovechó el entierro de la víctima para hacer ella también otra descarga. Un muerto más y nuevos heridos fué la consecuencia. Después vino el paro decretado por las centrales.

Al día siguiente al del paro, que era por cuarenta y ocho horas, la empresa cerró los talleres. Los abrió el 26 de agosto. Había reclutado crumiros, entretanto, y pretendía seleccionar al personal. No aceptó la pretensión éste, y así el paro de cuarenta y ocho horas se convirtió en un paro de seis meses. Agotada su resistencia, los obreros lo dieron por terminado el 28 de enero de 1908. Solamente una tercera parte logró volver al trabajo.

España, república de trabajadores

La combinación de rosa y gris siempre nos conmueve. Acaso no sea más que un capricho del ojo. Acaso una interpretación subconsciente de lo que llamamos "vida". El lago es ahora de un gris pálido, los montes de un rosa tierno. Esta región parece creada para las expansiones líricas. Aquí la lengua española, viril y dura, se reblandece. Aquí puede hablarse de amor sin espantar a los pájaros y al silencio con las ásperas consonantes. Aquí las mozas cantan fados tristes y suaves. Más allá de aquella montaña es ya Galicia, con su verdor lavado por las lluvias y sus pastores predispuestos a la poesía. Las orillas del lago están silenciosas y deshabitadas. La vista distingue, con alguna dificultad, algunas cabañas sobre los collados. En el lago pululan peces, sobre el lago revolotean pájaros. Así solían pintar el paraíso los primeros renacentistas. Sólo faltan las rizadas ovejas y los justos. No cabe duda, aquí la gente tiene que ser feliz. Por aquí pasó Unamuno. Escribió unas estrofas inspiradas. El camino llega hasta el lago. Una posada, tortilla y truchas del lago. Un álbum para los visitantes. Una costa intermedia entre un balneario y el edén.

La carretera transitable no pasa de aquí. Una senda, un burro. Dos aldeas: San Martín de Castañeda y Rivadelago. Nadie va a ellas. ¿Para qué van a ir? Allí no hay nada que comprar, ni nada que vender. Un rincón pintoresco nada más, y la miseria maldita. Y en España ni una cosa ni otra son excepcionales.

Sin embargo, San Martín puede vanagloriarse de sus bellezas artísticas. Entre las mismas cabañas se levantan las ruinas de un convento. Columnas románicas... Un nicho... Un ventanal... Hace cien años que los sabios monjes abandonaron el convento. Se dieron cuenta de que el hombre no puede vivir sólo de lo bello y se trasladaron a lugares menos poéticos, pero más lucrativos. Los aldeanos no se marcharon. Los aldeanos se quedaron al lado de las ruinas románicas. Pero el monasterio no dejó solamente el rastro de las piedras inofensivas. Dejó también la vieja maldición: el foro. Antiguamente los aldeanos pagaban todos los años un tributo al convento. Los frailes, al mudarse, vendieron este derecho a un señor completamente mundano. Ni más ni menos que se venden los muebles en una mudanza. Los frailes vendieron el foro, es decir, el derecho a desvalijar anualmente a los aldeanos. Esto sucedía en el año 1845. Han pasado casi cien años. Muy lejos de aquí, en Madrid, se sucedieron los gobiernos y cambiaron los colores de la bandera. Vino la primera república. Subieron al poder los liberales; tras ellos, los conservadores. En las elecciones salían triunfantes los distintos partidos. Algunos osados tiraban bombas. Algunos valientes se sometían al suplicio de la horca. El rey distribuía concesiones a los americanos. El rey hacía viajes a San Sebastián, el rey se divertía... Luego, destronaron al rey. El señor Alcalá Zamora pasó unos días en la cárcel. El señor Alcalá Zamora se instaló en el Palacio de Oriente. Pero todo esto pasaba muy lejos de aquí, en Madrid. Para venir de Madrid hasta aquí hay que montar primero en un rápido hasta Medina del Campo; luego, en un correo hasta Zamora; luego, en autobús hasta Puebla de Sanabria; luego, en coche de mulas hasta el lago; luego, en burro, si es que lo hay... ¡Qué lejos está Madrid de esta aldeíta! Aquí no ha cambiado nada. El agua del lago sigue poniéndose gris y las montañas de color rosa, igual que antes, en los atardeceres. Las mozas siguen cantando canciones tristes igual que antes, e igual que antes los aldeanos mandan todos los años a un caballero desconocido, a un fantasma, el foro, o hablando más claramente: dos mil quinientas pesetas.

Los aldeanos tienen muy poca tierra: un puñado de tierra, que no es sino "tierriña". ¿Qué sacarán de ella? Trescientos treinta habitantes tiene la aldea. Como en todas las aldeas, un sinfín de críos. Aquí la miseria engendra con la terquedad de los fatalistas resignados. Niños hambrientos. En vez de casas, establos negros, ahumados. Se resiste uno a creer que la gente pueda vivir así toda la vida. ¿Serán fugitivos, víctimas de un incendio? No; son sencillamente españoles contribuyentes. Jamás viene nadie en su socorro. Y año tras año tienen que entregar a un caballero lejano y desconocido todo lo que consiguen arrancarle a la tierra avara: dos mil quinientas pesetas. ¡Quinientos duros! Quinientos duros para el caballero fantasmal que heredó de su padre, además de otros bienes, el derecho a seguir cobrando el antiguo foro. El afortunado caballero es abogado. Posee una hermosa casa en la aldea, al lado del convento. No tiene muchos clientes, pero los aldeanos han de pagarle anualmente sus quinientos duros, no porque él los necesite, sino porque conoce bien las leyes y sus derechos...

A los ricos no les sobra jamás el dinero. Todos los años reciben los aldeanos el aviso correspondiente. Mandan el dinero. El señor firma el recibo.

En el mes de abril de 1931, los amantes de la libertad proclamaron en Madrid la República. Y no contentos con esto, declararon en la constitución que España es una "República de trabajadores". Claro está que, para evitar malas interpretaciones se apresuraron a aclarar: "Una república de trabajadores de todas clases". En 1931, lo mismo que en los años anteriores, los campesinos de San Martín pagaron al señor las dos mil quinientas pesetas. Trabajaron todo el año, hurgando la tierra estéril. También el señor trabajó lo suyo: al llegar la fecha, se pasó el aviso y firmó el recibo.

Al otro lado del lago está la segunda aldea: Rivadelago. Aquí los aldeanos no tienen que pagar el foro, pero no por ello pasan menos hambre. Aquí hay todavía menos tierra. Unos diminutos sembrados de patatas, que tal parecen huertos de juguete. Los moradores de estas aldeas comen patatas y habas. Procuran comer con medida para no excederse. Cabañas como gallineros, barracones oscuros sin ventanas. Rara vez encienden los candiles. El aceite resultaría demasiado caro. En cada guarida de éstas viven seis, ocho, diez personas. Enfermos, ancianos, niños; todos revueltos. Antes había una escuela. Luego, trasladaron al maestro y se olvidaron de mandar otro. Y no notan su falta, pues es difícil tener ganas de estudiar con el estómago vacío.

En toda la aldea no hay más que una casa con chimenea, ventanas y hasta visillos en las ventanas. En esta casa vive el administrador de la señora de V... Sobre esta señora se podrían componer versos. Antaño, el poeta le hubiese cantado: "¡Hermosa eres, poderosa y rica...!!" Y no sé si la señora de V... es hermosa. Sólo sé que es poderosa y rica. Es propietaria de varias casas de la Gran Vía de Madrid. También le pertenecen las aguas del lago de San Martín de Castañeda. Estas aguas, suavemente plateadas, que despiertan los sentimientos líricos y que, además, son ricas en pescado. La tierra no es de la señora V... A ella sólo le pertenece el agua. Cuando el agua sube de nivel, crecen sus dominios. Es un rompecabezas jurídico complicadísimo. Pero el abogado, que es casualmente el mismo caballero a quien los aldeanos del pueblo vecino pagan el foro, sabe desenredar muy listamente estas sutilezas. A la señora de V... le pertenece el agua con todos sus peces. El pescado del lago es excelente: magníficas truchas. Pero la señora de V... no puede hacer nada con estas truchas. Los portes hasta Madrid son demasiado caros. Y la señora de V... puede pasarse perfectamente sin este pescado, pues un piso de uno de sus rascacielos madrileños le rinde mucho más que todo este poético lago.

El administrador de la señora de V... pesca las truchas. A veces, las vende en Zamora o en los pueblos de los alrededores. Vende las truchas al abogado. Las que puede, se las come él mismo. Pero en el lago hay mucho pescado y los peces pueden pasearse a sus anchas, sin temor a nadie. El administrador del lago se construyó un precioso hotelito. Se convirtió en el cacique del pueblo. Fué hasta alcalde. Vive espléndidamente. Sus derechos están defendidos por los guardas. Los guardas tienen escopetas. Si un aldeano, muerto de hambre, se atreve a pescar de noche, le amenaza con una multa o con la cárcel. En España, a veces, saben hacer cumplir las leyes... Los aldeanos hambrientos pueden contemplar el lago, admirar las truchas azuladas y